Die Haftung für Luftverkehrsschaden

nach deutschem, schweizerischem, österreichischem, tschechoslovakischem, französischem und polnischem Recht

(Eine rechtsvergleichende Studie).

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

der

Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Günter Kilkowski

aus Schönau a. d. Katzbach

Marburg (Lahn)
Buchdruckerei Franz Fischer, Kugelgasse 1 (am Kalbstor)
1930

Von der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Marb
als Dissertation angenommen am 27. Mai 1930.

Referent: Herr Geheimrat Professor Dr. Alfred Manigk.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner lieben Marlene gewidmet

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41554401_0022

Inhaltsübersicht.

Literaturverzeichnis . . . . . VII—X

§ 1. **Einleitung** — Begrenzung des Themas 1

§ 2. Hauptteil: **Die Haftung für Luftverkehrsschaden.**

I. Teil: **Nach den besonderen Luftverkehrsgesetzen** . . . . . 2—97

A. Voraussetzung der Haftpflicht.
- a) Deutschland . . . . . 2—15
- b) Schweiz . . . . . 15—18
- c) Oesterreich . . . . . 18—22
- d) Tschechoslovakei . . . . . 22—23
- e) Frankreich . . . . . 23—27
- f) Polen . . . . . 27—29

B. Wer haftet?
- a) Deutschland . . . . . 29—34
- b) Schweiz . . . . . 34—36
- c) Oesterreich . . . . . 36—37
- d) Tschechoslovakei . . . . . 37—39
- e) Frankreich . . . . . 40—41
- f) Polen . . . . . 41—43

C. Welchen Personen gegenüber tritt die Haftung ein?
- a) Deutschland . . . . . 43—44
- b) Schweiz 44
- c) Oesterreich . . . . . 44—46
- d) Tschechoslovakei . . . . . 46—48
- e) Frankreich . . . . . 48—50
- f) Polen . . . . . 50—53

D. In welchem Umfang tritt Schadensersatz ein?
- a) Deutschland . . . . . 53—57
- b) Schweiz . . . . . 57—59
- c) Oesterreich . . . . . 59—63
- d) Tschechoslovakei 63
- e) Frankreich . . . . . 63—64
- f) Polen . . . . . 64—65

E. Begrenzung, Milderung und Ausschluss der Haftung.
- a) Deutschland . . . . . 65—76
- b) Schweiz . . . . . 76—79
- c) Oesterreich . . . . . 79—82
- d) Tschechoslovakei . . . . . 82—85
- e) Frankreich . . . . . 85—89
- f) Polen . . . . . 89—92

F. Verjährung und Verwirkung der Schadensersatzansprüche.
- a) Deutschland . . . . . 92—94
- b) Schweiz 94
- c) Oesterreich . . . . . 94—95
- d) Tschechoslovakei . . . . . 95—96
- e) Frankreich . . . . . 96—97
- f) Polen . . . . . 97—

II. Teil: **Nach den Vorschriften ausserhalb der Luftverkehrsgesetze**
(Allgemeines bürgerl. Recht) . . . . . 97—117
a) Deutschland . . . . . 97—103
b) Schweiz . . . . . 103—105
c) Oesterreich . . . . . 105—110
d) Tschechoslovakei . . . . . 110—111
e) Frankreich . . . . . 111—116
f) Polen . . . . . 116—117

§ 3. **Schluss.** Kritik und Besprechung der bereits erfolgten Ansätze zur Vereinheitlichung des Luftrechts (Luftprivatrecht) . . . . 117—122

Literatur- und Rechtsquellen-Verzeichnis.

Basarke, Kurt-Werner: Das Recht der Luftfahrt mit deutschen Luftfahrzeugen und seine Handhabung im Reich und in Preussen in ZLR Bd. 1 Heft 2/3 S. 65 ff.

Beaudonnat, Emile: Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance des fautes. Paris 1927.

Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts. Begr. v. I. A. Gruchot (Gruch.)

Bodenheim, I.: Zur Haftpflicht des Luftfahrers in DJZ 1922 S. 434.

Bovensiepen: Das neue Luftverkehrsrecht in „Verkehrsrechtliche Rundschau" 2. Jahrg. 1922 Bd. 2 Nr. 6/7.

Bredow-Müller: Das Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 1922 (Komm.). Berlin 1922.

— — Ergänzungsheft zum LuVG. Berlin 1927.

Busse, Rudolf: Luftrecht einschliesslich Luftverkehrsgesetz und Pariser Luftverkehrsabkommen. Berlin/Leipzig 1928.

Bärgi, Wolf: Die Lehre von der adäquaten Verursachung und ihre Bedeutung in der schweizer. Rechtsprechung. Abhandlungen zum schweizer. Recht, Herausgeb. Dr. Theo Guhl, Heft 28, neue Folge.

Crome, Carl: Handbuch des franz. Zivilrechts, begr. von Z. v. Lingenthal. Freiburg, 8. Aufl. 1894.

Dalloz: Recueil périodique et critique des Jurisprudence, de Législation et de Doctrine (D. P.)

Deutsche Juristenzeitung (DJZ). Herausgeber: Otto Liebmann, Berlin.

Dinald, Hugo: Das tschechoslowakische Gesetz über den Luftverkehr in „Zeitschrift für Ostrecht" 1928 S. 478 ff.

Döring, Hermann:

I. Die Enthaftungsklausel im Luftverkehr in ZLR Bd. 1 Heft 2/3 S. 209 ff.

II. Das internationale Recht der Privatluftfahrt. Berlin 1927.

III. Das Reichsgericht zur Enthaftungsklausel im Luftverkehr in ZLR Bd. 1 S. 292 ff.

Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej (Poln. Gesetzessammlung).

Ebel, Martin: Die Haftpflicht des Luftschiffers. Diss. Greifswald 1913.

Eger, Georg:

I. Das Reichsgesetz betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen. Hannover 1912, 7. Auflage.

II. Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart/Leipzig 1911.

III. Darf der Luftfahrzeughalter seine Haftung für Passagierschäden ausschliessen? in „Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Abhandlungen", Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht 1926 Heft 1 S. 25 ff.

Ehrenzweig, Arnim: System des österr. allgem. Privatrechts, 2. Aufl. Wien 1928.

Enneccerus, Kipp, Wolff: Lehrbuch des bürgerl. Rechts Bd. I, 1. u. 2. Hälfte, 30.—34. Aufl. Marburg.

Entscheidungen des österr. obersten Gerichtshofes in Zivil- und Justizverw.-Sachen, veröffentl. von seinen Mitgliedern (EOG).

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (RGE).

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Herausg. von den Räten des Gerichtshofes. Stuttgart (ROH).

Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes mit Begründung von 1910. Reichstagsdrucksache Nr. 1338 1. Wahlperiode 1912/14.

— — vom 8. 7. 1921, Reichstagsdrucksache Nr. 2504 1. Wahlperiode 1920/21.

Fachinger, Heinz: Die Änderungen des bürgerl. Rechts durch das Luftverkehrsgesetz. Diss. Marburg 1926.
Fick, F.: Das schweizer. Obligationenrecht vom 30. 3. 1911. Zürich 1911.
Fischl, Hans: Das österr. Luftfahrtrecht (Textausgabe). Wien 1929.
Gesetze und Verordnungen betr. die Luftfahrt, zusammengestellt v. Aero-Club von Deutschland. Berlin, Bd. I 1919, Bd. II 1920, Bd. III 1921.
Giroud, M. I.: La navigation aérienne, in "Commentaires des lois nouvelles". 1924, 12. Lieferung I. Teil S. 309 ff.
Hamel, Joseph: La loi du 1. juin 1924 sur la Navigation aérienne in "Annales de Droit Commercial", 34. Jahrg. 1925 S. 5 ff., 106 ff., 196 ff.
Henry-Coüannier, A.: Les Éléments créateurs du droit aérien. Paris 1929.
Hess, Fritz: Schweiz. Luftrecht (Textausgabe mit Anm.). Zürich 1927.
— — Zur Entwicklung des schweiz. Luftrechts. — Separatabdruck aus „Schweiz. Zentralblatt für Staats- und Gemeinde-Verw." 28. Jahrg. 1927 Nr. 13, 15, 16, 17.
Hollatz: Rechtsprobleme der Luftfahrt in alter und neuer Zeit. Darmstadt 1924.
Hirsch, Magda: Das Risiko des Seefrachttransporteurs im deutschen u. franz. Recht. Diss. Königsberg 1928.
Isaac, Martin: Komm. zum Automobilgesetz. Berlin 1912.
Josserand, Louis: La loi du 31. mai 1924 relative à la navigation aérienne et le droit commun de la responsabilité, in "Rev. iur. int. loc. aér." 1926 S. 137 ff.
Juristische Wochenschrift (JW).
Kaftal, Andrzej: Lotnictwo a prawo cywilne. Warschau 1926.
— — Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14. 3. 1928 r o prawie lotniczem (kurzer Komm.)
— — Odpowiedzialność cywilna w lotnictwie in "Lot Polski" 1928 Nr. 6/8.
— — Grundzüge des poln. Luftrechts in „Zeitschrift für Ostrecht" 1928 S. 1486 ff.
Kickstat, Werner: Die das Privatrecht berührenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes vom 1. 8. 1922. Diss. Kiel 1923.
Kirchner: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl. Berlin 1915.
Klibanski: Handbuch des gesamten russ. Zivilrechts, Bd. I, 1. u. 2. Hälfte. Berlin 1911.
Kommentar zum allgemeinen österr. Gesetzbuch. Herausgeb. H. Klang, Wien 1929.
Kommentar zum schweizer. ZGB. Herausgeb. Egger, Escher, Haab u. a. Zürich 1928.
Krahe, Fritz: Die Entwicklung des Luftschiffahrtrechts. Diss. Marburg 1926.
Krasnopolski, Horaz: Oesterr. Obligationenrecht. Leipzig/Wien 1910.
Lindemann, Werner: Die Haftung des Luftschiffers nach geltendem Reichsrecht. Diss. Erlangen 1913.
„Der Luftweg", Zeitschrift für Flugwesen und Luftverkehr. München.
Makarov, Alexander N.: Die zwischenprivatrechtlichen Normen des Luftrechts in ZLR Bd. 1 Heft 2/3 S. 150 ff.
Mayr, Robert: Lehrbuch des bürgerl. Rechts (Oesterreich), Reichenberg 1923.
Melzer, Hans: Das ABGB für die tschechoslovakische Republik (Textausgabe). Brünn 1928.
Meyer, Alex: Das Problem der Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsvertrage in JW 1928 S. 2310.
Müller, Fritz:
I.: Automobilgesetz (Reichsges. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 1909). Berlin 1926.
II.: Die Amerikafahrt des Zeppelin im Lichte des Rechts in DJZ 1924 S. 837 ff.
III.: Die Beförderung im Luftverkehr in „Speditions- und Schiffahrtszeitung" Jahrg. 34 Nr. 18 u. 19.

IV.: Das Luftrecht im nationalen- und internationalen Verkehr in DJZ 1926 S. 189 ff.
V.: Ausservertragliche Schadenshaftung im Luftverkehr in „Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen" Bd. 12 S. 14 ff.

Müller-Erzbach: Gefährdungshaftung und Gefahrtragung in Arch. ziv. Pr. Bd. 106 S. 309 ff.

Mundt: Die Haftung des Luftfahrzeughalters nach dem LuVG. Dissertation. Erlangen 1923.

Nachrichten für Luftfahrer (NfL). Herausgeb. Reichsverkehrsministerium.

Neumeyer: Luftfahrt in „Zeitschrift für internationales Verwaltungsrecht" 1926 S. 234 ff.

Niemeyer: Empfiehlt sich die Fortbildung des geltenden Schadenersatzrechts durch bes. Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die verursacht wurden durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen? Gutachten in den Verhandl. des 31. deutschen Juristentages Bd. II. Berlin 1912.

Oertmann, Paul: Komm. zum BGB, Schuldrecht, 5. Aufl. 1928.

Pereterski, Iwan S.: Die Entwicklung des Luftrechts in der Sowjetunion in ZLR Bd. 1 S. 3 ff.

Planck's Komm. zum BGB, Schuldrecht, 1928.

Planiol, Marcel: Traité Elémentaire de Droit civil., Bd. II, 10. Aufl., Paris 1926.

Polnische Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung. Herausgeb. Geschäftsstelle Posen der Deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pommerellen.

Randa: Die Schadensersatzpflicht nach österr. Rechte, 2. Aufl. Wien 1908.

Ratzenhofer, Gustav: Die privatrechtliche Gesetzgebung Oesterreichs in der Zeit vom 1. 3. 27 bis 31. 3. 28 in „Zeitschrift für ausländisches und internat. Privatrecht" 1928 S. 620 ff.

Rautenberg, Hans: Die Haftpflicht des Halters von Luft- und Kraftfahrzeugen. Diss. Marburg 1920.

Rechtsbuch der Schweiz. Herausgeb. G. Schneider. Zürich 1927.

Rechtsvergleichendes Handwörterbuch für das Zivil- und Handelsrecht des In- und Auslandes. Herausgeb. Schlegelberger, Franz, Berlin 1929 Bd. 1 u. 2.

Reichsgerichtsräte-Kommentar: Das bürgerl. Gesetzbuch mit bes. Berücksichtigung der Rechtsprechung des RG. 6. Aufl., Berlin/Leipzig 1928.

Recueil Dalloz: Recueil Hebdomadaire des Jurisprudence (RD).

Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne, publiée sous la direction de Henry-Coüannier, Paris (Rev. jur. int. loc. aér.).

Richter, Lutz: Die Sozialversicherung des Luftverkehrspersonals in ZLR Bd. 1 S. 256 ff.

Riese, Otto: Das Warschauer Übereinkommen zur Vereinheitlichung gewisser Regeln über die internat. Luftbeförderung in JW 1929 III S. 3440.

Rippert, Georges:
I.: La responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence in Rev. jur. int. loc. aér. Jahrg. 9 (1925) S. 3 ff.
II.: La force majeure des transports aériens in Rev. jur. int. loc. aér. Jahrg. 12 (1928) S. 1 ff.
III: La règle moral dans les obligations civiles. Paris, 2. Aufl.

Roer, Max: Nationales und Internationales Luftverkehrsrecht (Transportrecht. Diss. Erlangen 1928.

Römer, Friedrich-Wilhelm: Die Haftung des Luftfahrzeughalters nach § 19 ff. des LuVG. Diss. Erlangen 1925.

Rosin: Der Begriff des Betriebsunfalles in „Archiv für öffentl. Recht" Bd. III S. 291 ff.

Sammlung von zivilrechtlichen Entscheidungen des K. K. Obersten Gerichtshofes von Glaser, Unger u. Walther, Bd. 1—20 (Slg.).
Schleicher, Rüdiger: Der gegenwärtige Stand des internat. Rechts der Luftfahrt in „Niemeyers Zeitschrift für internat. Recht" Bd. 33 (1924/25) S. 1 ff.
— — Rechtsstellung des Deutschen Reichs im internationalen Luftverkehr in „Verkehrsrechtliche Rundschau" Jahrg. 4 Nr. 7 vom 15. 7. 1925 S. 409 ff.
— — Die Wiener Tagung der International Law Association in ZLR Bd. 1 S. 215.
Schreiber, Otto:
I.: Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz in „Recht und Wirtschaft" 11. Jahrg. 1922 S. 687 ff.
II.: Probleme des Luftverkehrsrechts in „Archiv für Rechts- u. Wirtschaftsphilosophie" Bd. 16 1923 S. 381 ff.
III.: Der Entwurf eines internationalen Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Luftransporten in ZLR Bd. 1 S. 22 ff.
Skowronski, Franz: Die Haftung des Luftfahrzeughalters gegenüber am Betrieb unbeteiligten Personen. Diss. Marburg 1927.
Staudinger's Komm. zum BGB, Recht der Schuldverhältnisse, 9. Aufl. 1928.
Stubenrauch, von: Komm. zum österr. ABGB, 8. Aufl., Wien 1902.
Tauber, Ernst: Zur Kritik des Entwurfs eines Luftverkehrsgesetzes in JW 1914 S. 277.
— — Die Freizeichnungsklausel im Luftverkehr in JW 1927 S. 162.
— — Schadenshaftung nach Weltluftprivatrecht in „Der Luftweg" 1926 Heft 6 S. 64 ff.
— — Weltgleiches Luftrecht (Poln. Luftfahrtverordnung) in JW 1929 S. 416.
Tissot, Jean: De la responsabilité en matière de navigation aérienne. Paris 1925.
Tomesanyi, de Maurice: Responsabilité du transporteur aérien in Rev. jur. int. loc. aér. 1925 S. 233 ff.
Tuhr, Andreas von. Allgemeiner Teil des schweizer. Obligationenrechts, I. u. II. Halbband, Tübingen 1924.
Volkerding, Hellmuth: Haftung nach dem LuVG. Diss. Göttingen 1927.
Wegerdt, Alfred: Luftrecht (Reichsrechtliche Vorschriften). Berlin 1927.
Winkler, Karl: Die Haftpflicht im LuVG vom 1. 8. 1922. Diss. Erlangen 1924.
Zeitschrift für das gesamte Luftrecht (ZLZ). Herausg. Otto Schreiber, Berlin-Leipzig.
Zitelmann, E.: Luftschiffahrtsrecht in „Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht" Bd. 19 (1909) S. 458 ff.

§ 1.

Einleitung.

Ein einheitliches für alle Luftfahrt treibenden Länder geltendes Luftrecht gibt es noch nicht. Die Arbeiten auf diesem Gebiete sind zwar schon erfreulich fortgeschritten, doch kann heute noch niemand sagen, wann das „Weltluftrecht" seinen Einzug halten wird. Vorläufig gelten noch die in den Einzelstaaten erlassenen Luftverkehrsgesetze, die zwar wesensgleiche Grundzüge aufweisen, die aber in ihren Einzelheiten nicht unwesentlich von einander abweichen. „Graf Zeppelin" hat auf seiner neulichen Weltfahrt einen grossen Teil der Länder Europas, Asiens und Amerikas durchquert. Überall waren die geltenden Luftrechtsnormen andere, sei es, dass Spezialgesetze über Luftfahrt die rechtliche Regelung des Luftverkehrs übernommen hatten, sei es, dass die allgemein geltenden Gesetze auch für den Luftverkehr Gültigkeit hatten. Nicht uninteressant dürfte es daher sein, eine rechtsvergleichende Darstellung auf diesem Gebiete zu liefern. Eine solche Darstellung ist Aufgabe der vorliegenden Arbeit. Wie aber schon das Thema sagt, soll die Arbeit nicht eine rechtsvergleichende Darstellung sämtlicher in der Welt geltender Luftrechtsnormen sein, sondern sich einmal auf die Normen über die Haftung für Luftverkehrsschaden, zum andern auf die angeführten Länder beschränken. Was das Wort Luftverkehrsschaden anbetrifft, so sei gleich an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass hierunter im Rahmen der Arbeit nicht allein der Schaden zu verstehen ist, der den im Luftverkehr beförderten Personen oder Sachen zustösst, sondern auch der Schaden fernstehender Dritter und Angestellter. Auf der anderen Seite bleibt aber die besondere vertragliche Haftung, wie sie sich etwa aus Nicht- oder Schlechterfüllung, Unmöglichkeit usw. ergeben kann, ausser Betracht.

§ 2.

Hauptteil.

Die Haftung für Luftverkehrsschaden.

I. Teil.

Nach den besonderen Luftverkehrsgesetzen.

A. Die Voraussetzungen der Haftpflicht.

a) Deutschland.

Das deutsche Luftverkehrsgesetz vom 1. Aug. 1922 regelt die Haftung in seinen §§ 19 ff. Insbesondere ist es § 19 Abs. I, der uns die Voraussetzungen der Haftung im allgemeinen angibt. Sein Wortlaut sei hier wiedergegeben: „Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, den Schaden zu ersetzen".

Der durch Unfall eingetretene Schaden muss demnach beim Betrieb eines „Luftfahrzeuges" erfolgt sein. Was versteht das LuVG unter Luftfahrzeug? Die Antwort finden wir in § 1 Abs. 2: „Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte". Eine eindeutige Erklärung des Begriffs Luftfahrzeug ist damit allerdings nicht gegeben, konnte wohl auch nicht gegeben werden, insbesondere unter Voraussicht weiterer technischer Entwicklung, die das Gesetz alsdann in kurzer Zeit hätte veralten lassen. Hierauf deutet der Nachsatz „und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte". Man wird zu solchen Geräten nur solche mit Steigkraft rechnen können[1]), da dies dem Wort „ähnliche" in Beziehung auf Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone und Drachen entspricht. Fallschirme können aus diesem Grunde nicht als Luftfahrzeuge angesehen werden[2]). Der entgegengesetzten Ansicht Fachingers[3]) ist nicht beizutreten. Fallschirme sind nicht für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte, wie wir sie in Luftschiffen und Flugzeugen kennen, vielmehr nur dazu bestimmt, durch ihre Benutzung die Anziehungskraft der Erde zu mindern. Damit soll allerdings nicht gesagt werden, dass eine Haftung für Schaden, der durch

1) Busse § 1 ad. 8e.
2) ebenso Volkerding S. 21; Bredow-Müller S. 47; Busse § 1 ad. 8e.
3) S. 22.

Fallschirme entsteht, nicht dem LuVG unterfällt. Anders verhält es sich mit Segel- oder Gleitflugzeugen. Will man diese nicht schon unter dem Begriff „Flugzeuge" einreihen, weil darunter nur Land- oder Wasserflugzeuge oder andere Luftfahrzeuge mit eigenen Antriebsmitteln zu verstehen sind (vergl. . . . Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. 10. 1919 Anhang D.), so kann man sie zwanglos und muss sie auch unter den Begriff „ähnliche Geräte" bringen [1]). Die Haftung nach dem LuVG muss für Gleit- und Segelflugzeuge um so mehr Anwendung finden, als sich nach den letzten Errungenschaften auf dem Gebiete des Segelflugsports erwiesen hat, dass solche Apparate in der Lage sind, sich viele Stunden in der Luft zu halten und längere Strecken zu fliegen (man denke an die kürzlich in Amerika erfolgten Versuche von Luftschiffen, Gleitflugzeuge abzulassen).

Nicht unerwähnt darf gelassen werden, dass das deutsche LuVG im Gegensatz zum Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes von 1914 keine Bestimmung enthält, die festsetzt, dass die unter das Gesetz fallenden Luftfahrzeuge auch dazu bestimmt sind, Menschen aufzunehmen, zu befördern oder Sachen zu transportieren. Basarke [2]) ist der Ansicht, dass das LuVG in seinem § 1 Abs. 2 verständiger Weise nur „ähnliche für eine Beförderung von Personen oder Sachen in der Luft eingerichtete (bestimmte) Geräte" gemeint haben kann. Zuzugeben ist allerdings, dass die bunten Jahrmarktsballone, ferner Papierdrachen und ähnliches Spielzeug nicht dem LuVG untersteht. Dies aber m. E. doch nur deshalb, weil das LuVG seine Regelung wegen der Gefährlichkeit der Luftfahrzeuge für die Allgemeinheit getroffen hat. Es lassen sich sehr wohl Ballone denken, die nicht für eine Beförderung von Personen oder Sachen in der Luft eingerichtet sind, trotzdem aber wegen ihrer Gefährlichkeit dem LuVG unterstehen. Man denke an grosse Reklameballone, die mit einer Reklameschrift irgend einer Firma versehen, abgelassen werden. Wenn Basarke seine vorher wiedergegebene Meinung damit begründet, dass die ersten Kommentatoren Bredow-Müller nicht einmal Gleit- und Segelflugzeuge zu den Luftfahrzeugen im Sinne des LuVG rechnen, so ist dem entgegen zu halten, dass Bredow-Müller [3]) in Bezug auf Segelflugzeuge die angeschnittene Frage durchaus offen gelassen haben. Sie geben selber die Möglichkeit zu, die genannten Fahrzeuge dem LuVG zu unterstellen und zwar dann, was heute längst eingetreten ist, wenn die Technik so weit fortgeschritten ist, dass sich Segelflugzeuge längere Zeit in der Luft halten können.

1) ebenso Volkerding S. 19/20; Busse § 1 ad 6 A III; Bredow-Müller S. 47.
2) ZLR. Band 1 Heft 2/3 S. 67/68.
3) S. 47.

Ausserdem rechnen die genannten Verfasser [1]) selbst die Halteballone die bei Registrierballonen Verwendung zum Halten der Leinen finden zu den Luftfahrzeugen des LuVG, indem sie ausführen, dass als Luftfahrzeug „jedes für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Gerät, gleichgültig welches seine Triebkraft, sein Verwendungszweck und seine Verwendungsart ist", angesehen werden muss. Da das deutsche Gesetz keine Einschränkung im Bezug auf die Geeignetheit Menschen oder Sachen zu befördern getroffen hat, kann hierauf bei der Feststellung, ob ein Gerät Luftfahrzeug ist oder nicht, kein Wert gelegt werden. Zusammenfassend kann mit Busse [2]) gesagt werden: Unter Luftfahrzeugen im Sinne des § 1 Abs. 2 versteht das deutsche Gesetz

I. Luftfahrzeuge mit Antrieb; und zwar:

1. schwerer als Luft (Kraftflugzeuge — Wasser- oder Landflugzeuge)
2. leichter als Luft (Luftschiffe — unstarre, halbstarre oder starre)

II. Luftfahrzeuge ohne Antrieb; und zwar:

1. schwerer als Luft; motorlose Flugzeuge (Drachen, Gleit- und Segelflugzeuge)
2. leichter als Luft: Ballone (Freiballone, Fesselballone).

Dies alles ist unabhängig davon, ob diese Luftfahrzeuge in der Lage sind, Menschen aufzunehmen oder zu befördern oder Sachen zu transportieren. Ebenfalls ohne Rücksicht, ob das Luftfahrzeug zugelassen ist oder nicht (cf, § 3 LuVG).

Als zweite Voraussetzung für eine Haftung nach dem LuVG verlangt § 19, dass sich beim Betrieb eines Luftfahrzeuges ein Unfall ereignet hat. Was versteht das Gesetz unter Betrieb eines Luftfahrzeuges? Die Worte „beim Betrieb" treten nicht allein im LuVG in Erscheinung. Sowohl im Reichshaftpflichtgesetz (RHG) § 1 als auch im Kraftfahrzeuggesetz (KG) § 7 finden wir den gleichen Ausdruck. Diese gleiche Ausdrucksweise in allen 3 Gesetzen lässt es berechtigt erscheinen, die Auslegung des Wortes Betrieb für alle Gesetze einheitlich vorzunehmen. Eine solche einheitliche Auslegung muss aber daran scheitern, dass die Eigenart der einzelnen Betriebe zu verschiedenartig ist. Es ist allerdings nicht zu leugnen, dass der Gesetzgeber des KG ursprünglich beabsichtigte durch eine mit § 1 RHG gleichlautende Fassung des § 7 KG (cf. § 1 des Entwurfes von 1906) zu erreichen, dass für die Auslegung des neuen Gesetzes die reiche Rechtsprechung und Literatur über das RHG verwertet werden kann [3]). Die Begriffsbestimmung der herrschenden Lehre für den Betrieb einer Eisenbahn ging aber dahin, dass hierunter

1) S. 230.
2) Busse § 1 ad 6 a.
3) Müller I S. 202 zu § 7 B 1 a 1.

nicht ein einzelner Eisenbahnzug zu verstehen sei, sondern das Unternehmenn in seiner Gesamtheit [1]). Der klare Wortlaut des heute geltenden § 7 KG widerspricht nach herrschender Meinung einer solchen Auslegung. Das Gesetz versteht unter Betrieb eines Kraftfahrzeuges nicht etwa das ganze Unternehmen (Autobusgesellschaft), sondern ein einzelnes Kraftfahrzeug. Aus diesem Grunde ist es auch — entgegen Eger [2]) — nicht möglich, Literatur und Praxis über das RHG auf das KG zu verpflanzen [3]). Ebenso verhält es sich mit dem LuVG. Auch dieses Gesetz kann seinem klaren Wortlaut in § 19 entsprechend unter Betrieb eines Luftfahrzeugs nur das einzelne Fahrzeug meinen [4]). Es muss daher versucht werden, dem Ausdruck Betrieb eines Luftfahrzeuges eine dem Sinn und Zweck des Gesetzes gerechtwerdende eigene Auslegung zu geben. Gewisse Anhaltspunkte kann uns hierzu die Auslegung geben, die § 7 KG in der Rechtslehre gefunden hat. Denn auch hier handelt es sich ja, wie wir sahen, um den Betrieb eines einzelnen Kraftfahrzeuges, nicht um den eines ganzen Unternehmens. Eger [5]) versteht unter Betrieb eines Kraftfahrzeuges „den Inbegriff aller derjenigen Funktionen, welche dem Kraftfahrzeug die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen". Diese Definition will Skowronski [6]) analog auf das Luftverkehrsgesetz übertragen. Mit Unrecht aber! Zutreffend führt Isaac [7]) hierzu aus, dass Eger mit seinen Ausführungen keine Definition für das Wort Betrieb gegeben hat, sondern nur diejenige Eigenschaft wiedergibt, die zum Gesetz den Anlass gegeben hat, nämlich die Gefährlichkeit. Trotzdem wird man doch auf den Zweck des Gesetzes bei der Begriffsbestimmung Rücksicht zu nehmen haben, wenn auch nicht ausschliesslich, wie dies Eger und Skowronski irrtümlich tun.

Zunächst wird man bei der Auslegung des Wortes Betrieb vom Sprachgebrauch auszugehen haben [8]). Der Sprachgebrauch versteht unter betreiben nicht allein „etwas treiben", „sich beschäftigen", sondern auch das auf Erreichung eines Zweckes gerichtete Tun und Treiben [9]). Geht man von dem Zweck aus, dem ein Luftfahrzeug dient — nämlich sich in die Luft zu er-

1) Eger I S. 3 ff.; Enneccerus § 468; RG Seuff. Arch. Bd. 43 S. 123; Isaac S. 66/67.

2) Eger II S. 60.

3) Müller I S. 203; Isaac S. 66/67; Enneccerus § 468; Kickstatt S. 32 ff; Bredow-Müller S. 218; Roer S. 54 ff.

4) Bredow-Müller S. 218.

5) Eger II Anm. 29 zu § 7 (S 63).

6) Skowronski S.41, ebenso Römer S. 19.

7) Isaac S. 66.

8) Isaac S. 62; Kickstat S. 34; Bredow-Müller S. 218/219; Müller I S. 203 B 1 a 2; Winkler S. 14 ff.; Schreiber in Recht und Wirtschaft 1922 S. 669.

9) Kickstat S. 34 cf. auch die unter 8) Genannten.

heben und sich darin fortzubewegen —, so wird man unter Betrieb das Einwirken der Triebkräfte auf das Luftfahrzeug zwecks Erhebung in die Luft und der Fortbewegung in ihr zu verstehen haben [1]). Zu den Triebkräften im engeren Sinne eines Luftfahrzeuges gehören Auftrieb und Strömungskräfte [2]). Der Auftrieb erfolgt entweder durch Verwendung eines Gegenstandes, der leichter ist als Luft (z. B. Ballone), oder bei Gegenständen schwerer als Luft durch Maschinenkräfte (Motorflugzeuge). Als Strömungskraft kommt hauptsächlich der Wind in Frage (so bei Segelflugzeugen, Drachen) [3]). Nach obiger sprachlichen Begriffsbestimmung beginnt der Betrieb also bei Motorflugzeugen mit dem Anwerfen des Motors, beim Segelflugzeug und bei Drachen mit dem Wirkenlassen des Windes und bei Ballonen mit dem Anheben der Gondel. Der Betrieb endigt dagegen, wenn die Triebkräfte nicht mehr auf das Luftfahrzeug einwirken, das Luftfahrzeug also auf der Erde zum Halten gebracht ist. Mit Bredow-Müller ist aber noch die berechtigte Einschränkung zu machen, dass die Triebkräfte bestimmungsgemäss auf das Luftfahrzeug eingewirkt haben müssen, denn ein Betrieb im Sinne des Sprachgebrauchs liegt dann nicht vor, wenn z. B. ein Luftfahrzeug auf der Eisenbahn befördert wird, oder ein Luftschiff durch den Wind von den Haltetauen losgerissen wird. Es fragt sich aber weiterhin, ob eine Auslegung des Wortes Betrieb allein nach sprachtechnischen Gesichtspunkten dem Sinn und Zweck des Gesetzes gerecht werden kann. Es wurde bereits hervorgehoben, dass der Zweck des Gesetzes zur Auslegung allein nicht verwandt werden kann, umgekehrt darf aber auch der Sprachgebrauch allein nicht den Ausschlag geben. Die Allgemeinheit soll vor den besonderen Gefahren der Luftfahrt geschützt werden. Das ist unbestrittener Zweck des LuVG. Diese besonderen Gefahren treten aber nicht allein während des bestimmungsgemässen Einwirkens der Triebkräfte auf das Luftfahrzeug ein, sondern auch bei Vorbereitungshandlungen [4]). Als Beweis möge das bereits angeführte Beispiel dienen: Ein an Haltetauen befestigtes Luftschiff wird von Winden losgerissen und richtet nunmehr Schaden an. Es wäre

---

1) Isaac für Auto S. 66, Kickstat S. 34.

2) Busse S. 102, Bredow-Müller S. 219.

3) Bredow-Müller S. 219 „Der Auftrieb entspricht derjenigen Kraft, die ein Stück Holz im Wasser zum Schwimmen bringt. Diese Kraft tritt auf, ohne dass es eine Bewegung des Holzes im Wasser oder des Luftfahrzeuges in der Luft oder einer Bewegung der Luft gegen das Luftfahrzeug (Wind) bedürfte. Strömungskräfte sind die Gesamtheit der Stosskräfte, die die kleinsten Teilchen der gegen eine Fläche bewegten Luft auf diese Fläche ausüben (z. B. Umwerfen eines Baumes durch Wind)".

4) Busse S. 102, Kickstat S. 36, Roer S. 57 ff.

gewiss nach Sinn und Zweck des Gesetzes verfehlt, wollte man solche Unfälle von der besonderen Haftflicht ausschliessen. Zugegeben muss allerdings werden, dass bei einer solchen weiten Fassung des Begriffs Betrieb von dem einzelnen Luftfahrzeug auf das ganze Unternehmen geschlossen werden könnte [1]). Dass aber das Unternehmen als Ganzes für die Haftung, wie es in RHG § 1 für die Eisenbahn gegeben ist, nach dem LuVG nicht in Frage kommt, wurde bereits angeführt. Wir werden daher in Bezug auf die vorbereitenden und abschliessenden Handlungen eine Einschränkung dahin machen müssen, dass nur solche Handlungen für eine Haftung in Frage kommen, die mit dem Fluge in unmittelbarem Zusammenhang stehen, und die eine der Luftfahrt eigentümliche Gefahr in sich schliessen [2]). Damit wird vermieden, dass z. B. Unfälle, die sich beim Auffüllen von Betriebsstoffen ereignen, wenn der Flug erst lange Zeit nachher stattfinden soll, der strengen Haftung nach dem LuVG unterliegen. Wie überhaupt regelmässig solche belanglosen Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen auszuschliessen sind, die mit einer der Luftfahrt eigentümlichen Gefährlichkeit nichts zu tun haben. Zusammenfassend kann auf Grund der vorhergehenden Ausführungen gesagt werden: Ein Luftfahrzeug befindet sich im Sinne des § 19 LuVG im Betrieb, wenn die Triebkräfte bestimmungsgemäss auf dasselbe einwirken. Zum Betrieb eines Luftfahrzeuges gehören und unterliegen der Haftung des § 19 ferner auch alle solche Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen, die mit dem Fluge in unmittelbarem Zusammenhange stehen und eine der Luftfahrt eigentümliche Gefährlichkeit aufweisen.

Als weitere Voraussetzung der Haftung verlangt § 19, dass beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, verletzt oder eine Sache beschädigt ist. Was ist unter Unfall im Sinne des Gesetzes zu verstehen? Auch das Wort Unfall tritt nicht allein im LuVG in Erscheinung, sowohl das RHG § 1 als auch das KG § 7 kennen den Begriff, ohne ihn allerdings näher zu umschreiben. Eger [3]) versteht unter Unfall die beim Betriebe geschehene Verletzung oder Tötung. Diese Be-

1) Dies argumentieren Bredow-Müller S. 220/221.

2) Kickstat S. 36; cf. auch die Begründung zum Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes S. 14/15, hier heisst es: „Der Ausdruck — beim Betrieb eines Luftfahrzeugs — bedeutet nicht dasselbe wie — bei der Fahrt eines Luftfahrzeugs —. Vielmehr ist ein Schaden beim Betrieb auch dann entstanden, wenn er bei den Vorbereitungen für den Aufstieg, bei Einbringung des Fahrzeugs in die Halle, bei Verankerung eines auf freiem Felde gelandeten Fahrzeugs, bei dessen Abbeförderung oder bei ähnlichen Anlässen auftritt". cf. ebenso Roer S. 57.

3) Eger II S. 125.

griffsbestimmung mag für das RHG zutreffen, für das LuVG ist sie jedoch abzulehnen. Der klare Wortlaut des § 19 LuVG verlangt, dass durch Unfall jemand getötet oder verletzt ist. Daraus geht eindeutig hervor, dass Unfall und Tötung oder Verletzung zwei verschiedene Dinge sind. Abzulehnen ist auch die früher vom Reichsgericht [1]) aufgestellte Begriffsbestimmung, nach der Unfall das mit dem Betriebe in Verbindung stehende Ereignis ist, das den Tod oder die Körperverletzung verursacht hat. Eine solche Begriffsbestimmung widerspricht dem Sprachgebrauch, denn es ist gewiss nicht befriedigend, z. B. die Landung oder das Drehen der Flugschraube als Unfall zu bezeichnen [2]). Gehen wir auch hier bei der Auslegung des Wortes Unfall vom Sprachgebrauch aus [3]), so können wir sagen: Unfall ist ein plötzlich, aber unbeabsichtigt eintretender Vorfall, durch den ein Mensch oder eine Sache verletzt wird. Der Vorfall muss plötzlich eintreten, das heisst, er muss sich in einem Zeitraum von kurzer Dauer ereignen. Zieht sich also ein Flugzeugführer, der durch dauernden Dienst überanstrengt wird, ein Nervenleiden zu, so liegt kein Unfall im Sinne des Gesetzes vor. Andererseits darf man unter plötzlichem Vorfall nicht nur einen festbestimmten Augenblick verstehen, es genügt, wenn das schädigende Ereignis innerhalb eines bestimmten, verhältnismässig kurzen Zeitraumes vor sich geht. Der Vorfall, der die Verletzung herbeiführt, muss ferner unbeabsichtigt sein. Es würde dem Sprachgebrauch und dem Sinn des Gesetzes zuwiderlaufen, wollte man z. B. Selbstverstümmlungen auch zu den Unfällen rechnen. Ebenso wäre es verfehlt, dann von einem Unfall zu sprechen, wenn jemand z. B. gemeinsam mit einem Luftfahrzeughalter durch Absturz den Tod sucht.

Der Unfall muss beim Betriebe eines Luftfahrzeuges entstanden sein. Wir können daraus entnehmen, dass der Unfall sowohl in einem inneren wie in einem äusseren Zusammenhang zum Betriebe stehen muss. Das Wörtchen „bei" könnte allerdings zu der Auffassung verleiten, dass der Unfall „gelegentlich des Betriebes" entstanden sein muss. Eine Auffassung, die dem landläufigen Sinne des Wörtchens „bei" durchaus entsprechen würde. Eine solche Auffassung ist aber mit Recht auch bei der gleichlautenden Fassung für § 1 RHG und § 7 KG von Literatur und Rechtsprechung abgelehnt worden [4]), man ist sich vielmehr darüber einig, dass das Wörtchen „bei" neben dem äusseren auch einen inneren Zusammenhang erfordert. Das Gleiche muss

1) RGE Bd. 21 S. 78, Bd. 44 S. 260.
2) Kickstat S. 40; Volkerding S. 30.
3) Isaac S. 85; Kickstat S. 40; Roer S. 53.
4) Eger II S. 65; RGE Bd. 55 S. 229.

bei dem LuVG gelten [1]). Gehen wir von dem erforderlichen inneren Zusammenhang aus. Sowohl für das RHG als auch für das KG ist dieser innere Zusammenhang als der im Rechtssinne ursächliche Zusammenhang und zwar im Sinne der adäquaten Verursachung angesehen worden [2]). Wir werden dieser Ansicht auch für das LuVG zustimmen können [3]). „Ob der im Einzelfalle in Betracht kommende Betriebsvorgang für einen Unfall ursächlich ist, hängt davon ab, ob der Vorgang, abstrakt betrachtet, allgemein geeignet erscheint, einen solchen wie den eingetretenen Erfolg herbeizuführen" [4]). „Der Betrachtung zu unterziehen ist dabei nicht allein der Schaden stiftende Vorgang und der Enderfolg, sondern auch jede Zwischenbedingung muss untersucht werden, ob auch sie den zureichenden Grund liefert, um daran die in Betracht kommende Rechtswirkung zu knüpfen (Bredow-Müller S. 225)". Der Luftfahrzeughalter haftet also nach dem Gesagten, wenn zwischen schädigendem Vorgang und Enderfolg eine einheitliche Kette von Bedingungen liegt, die für den Enderfolg adäquat ist. Fehlt diese einheitliche Reihe von Bedingungen, so ist der Kausalzusammenhang „unterbrochen", die Haftung des Halters fällt fort und trifft den, der die Bedingung gesetzt hat, durch welche der Kausalzusammenhang unterbrochen wurde. Einige Beispiele mögen das Dargelegte noch näher erläutern. Der Start und die Landung eines Luftfahrzeuges sind erfahrungsgemäss Momente, bei denen sich die meisten Unfälle ereignen. Würde ein Flugzeug, das zwecks Abflugs auf der Startbahn dahinrollt, umkippen, und würden durch diesen Unfall Fahrgäste, Personal oder Sachen beschädigt werden, so würde die Frage nach der Bejahung des Kausalzusammenhangs keine Bedenken wachrufen. Ebensowenig dürfte das Vorliegen des Kausalzusammenhangs dann verneint werden, wenn ein Luftfahrzeug durch Absturz Schaden anrichtete, sei es gegenüber Insassen, dritten Personen, Personal oder Sachen. Der innere Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall ist gegeben, bedingt durch das bestimmungsgemässe Einwirkenlassen der Triebkräfte auf das Luftfahrzeug. Damit kommen wir gleichzeitig zu der Frage, wie es sich mit der Haftung für Abwurfschäden verhält Wird aus einem Luftfahrzeug Ballast abgeworfen, z. B. Sand, der Wasser gezogen hat, und wird durch diesen Abwurf auf der

---

1) Kickstat S. 43, Volkerding S. 32.

2) RGE Bd. 69 S. 58, Bd. 73 S. 327, Bd. 81 S. 361, Isaac S. 73, Kirchner S. 37. Ein Eingehen auf die einzelnen über den Kausalzusammenhang aufgestellten Theorien muss im Rahmen dieser Arbeit unterlassen werden.

3) Ebenso Bredow-Müller S. 225, Volkerding S. 32 ff., Fachinger S. 53 ff. cf. auch Roer S. 59.

4) Bredow-Müller S. 225, Müller I S. 209, Volkerding S. 32.

Erde Schaden angerichtet, so ist auch hier der innere Zusammenhang als gegeben anzusehen, denn der Abwurfschaden ist durch das im Betrieb befindliche Luftfahrzeug bedingt. Wie aber dann, wenn ein Fluggast vorsätzlich oder fahrlässig einen Gegenstand aus dem Fahrzeug wirft? Bredow-Müller [1]) bejahen eine Haftung, mit der Begründung, dass der Abwerfende wegen der Geschwindigkeit des Fahrzeugs, wegen der Luftströmung und anderer Umstände den Aufschlagspunkt nicht berechnen kann. Dieser Ansicht ist beizupflichten, unabhängig von dem Vorsatz der abwerfenden Person. Bisher wurde nur von unmittelbaren Unfällen gesprochen, die der Betrieb eines Luftfahrzeuges nach sich gezogen hat. Haftet der Fahrzeughalter auch für mittelbare Unfälle? Die Frage ist zu bejahen. Angenommen, ein Flugzeug fliegt in geringer Höhe dahin, durch das Brummen der Motore oder durch den ungewohnten Anblick werden Pferde scheu, gehen durch und richten Schaden an. Der Fahrzeughatter haftet für den angerichteten Schaden [2]). Anders wäre zu entscheiden, wenn das Scheuen der Pferde lediglich durch den Anblick eines ruhig und bewegungslos dastehenden Fahrzeugs hervorgerufen wird. Hier ist der Unfall durch die besondere Veranlagung der Pferde, scheu zu werden, entstanden, diese haben die ursächliche Bedingung für den Schaden gesetzt. Die Haftung des Luftfahrzeughalters entfällt [3]). Die gleiche Frage nach der Haftung für mittelbaren Schaden taucht dann auf, wenn bei der Landung eines Luftfahrzeugs durch hinzueilende Personen oder Rettungsmannschaften Schaden angerichtet wird. Ist der Betrieb eines Luftfahrzeuges allgemein geeignet bei der Landung — insbesondere Notlandung — Menschen heranzulocken? Bredow-Müller [4]) verneinen diese Frage und lehnen damit die Haftung des Luftfahrzeughalters ab. Ich möchte mich dieser Ansicht anschliessen. Mag auch die aussergewöhnliche Notlandung eines Luftfahrzeugs — insbesondere bei Unglücksfällen — neugierige Menschen heranlocken, so wäre es doch eine unzuträgliche Belastung des Luftfahrzeughalters, wollte man diesen für einen Schaden gemäss § 19 LuVG haften lassen, der durch diese neugierigen Menschen

---

1) S. 228.

2) cf. RGE i. J.W. 1899 S. 185; 1906 S. 541; 1907 S. 369; 1912 S. 71; in diesen Entscheidungen hat das Reichsgericht die Haftung des Eisenbahnunternehmens dann bejaht, wenn Pferde vor einer Lokomotive scheuen und Schaden anrichten. Für die gleiche Haftung des Luftfahrzeughalters Bredow-Müller S. 229, Volkerding S. 36, Busse S. 104.

3) ebenso RGE i. J.W. 1907 S. 364 wo Pferde vor einer Lokomotive scheuen, die zwar im Betrieb ist, deren Betriebstätigkeit aber nicht in äussere Erscheinung tritt.

4) S. 228.

angerichtet wurde [1]). Besonderer Betrachtung bedarf auch noch folgender von Bredow-Müller (S. 225) angeführter Fall: Eine schwangere Frau wird in heftigem Schrecken über den Anblick eines abstürzenden Luftfahrzeugs zur Frühgeburt gebracht, an deren Folgen sie stirbt. Bredow-Müller verneinen mit Recht eine Haftung des Halters in diesem Falle. Der Luftfahrzeugsbetrieb ist nicht allgemein geeignet, durch Absturz den Tod einer Person in Folge Frühgeburt herbeizuführen. Hier ist es die besondere Veranlagung der Frau, die ihren Tod herbeigeführt hat. Zweifelhaft könnte eine Haftung aber dann sein, wenn ein Zuschauer dadurch einen Nervenschock erleidet, dass ein Luftfahrzeug in unmittelbarer Nähe von ihm abstürzt. Ob man mit Bredow-Müller (S. 227) tatsächlich verlangen muss, dass die Person, durch die Lufterschütterung zu Boden geschleudert, den Unfall erleidet, erscheint mir zweifelhaft. Wenn plötzlich in unmittelbarer Nähe eines Menschen ein Flugzeug abstürzt, so ist dies etwas derart Ungewöhnliches, dass man gewiss sagen kann, der Absturz eines Luftfahrzeugs in unmittelbarer Nähe von Menschen ist allgemein geeignet einen Schaden herbeizuführen, zumal wenn man berücksichtigt, dass auch eine psychische Einwirkung als Körperverletzung anzusehen ist, was Bredow-Müller (S. 235) selber zugeben [2]).

Haben wir also bisher festgestellt, dass der erforderliche innere Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall als der im Rechtssinne ursächliche Zusammenhang, und zwar im Sinne adäquater Verursachung angesehen werden muss, so genügt das Vorliegen dieses inneren Zusammenhanges allein noch nicht, eine Haftung des Luftfahrzeughalters herbeizuführen [3]). Es muss, wie bereits erwähnt, zu dem inneren auch noch ein äusserer Zusammenhang hinzutreten. Der Unfall muss mit anderen Worten auch örtlich und zeitlich mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs zusammenhängen. Dieser äussere, örtliche und zeitliche Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall wird stets dann vorliegen, wenn der Unfall sich während des Betriebes, unmittelbar vor oder nach dem Betriebe (Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen) ereignet und sich im Luftfahrzeug oder wenigstens in der Nähe von Betriebsvorgängen eines Luftfahrzeugs zugetragen hat. Der

---

1) Anderer Ansicht Kickstat S. 54, der die Haftung des Halters bejaht; ebenso Niemeyer S. 36 Anm. 18. Das Norwegische Luftverkehrsgesetz spricht die Haftung in dem angeführten Fall besonders aus.

2) Reichsoberhandelsgericht Bd. 21 S. 412. Eine Frau war durch einen in ihren Garten geschleuderten, entgleisten Eisenbahnwagen so erschreckt worden, dass sie eine Gehirnerschütterung erlitten hatte. Körperverletzung die zum Betriebe im Kausalzusammenhang steht cf. auch Eger S. 81, Isaac S. 90.

3) RGE Bd. 68 S. 47 ff; RG i. J.W. 1904 S. 487, Kirchner S.64/65, RGE Bd. 126 S. 333 (335).

äussere Zusammenhang wäre danach z. B. dann nicht gegeben, wenn ein Mensch durch die Zeitung von einem Flugzeugunglück erfährt und in der Aufregung hierüber einen Schlaganfall erleidet. Wann das Vorliegen des erforderlichen äusseren Zusammenhangs zu bejahen ist und wann nicht, muss der Beurteilung jedes Einzelfalles überlassen bleiben. Eine abstrakte Regel lässt sich darüber nicht aufstellen. Trotzdem ist es nicht zutreffend, wenn Isaac [1]) die Notwendigkeit auch eines äusseren Zusammenhangs zwischen Betrieb und Unfall leugnet. „Wäre nur der innere Zusammenhang vom Gesetz erfordert, dann hätte nichts näher gelegen, als zu sagen, dass der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht sein müsse" [2]).

Als weitere Voraussetzung der Haftung nach § 19 LuVG ist erforderlich, dass der Unfall die Tötung, Körperverletzung bezw. Gesundheitsbeschädigung jemandes oder eine Sachbeschädigung zur Folge gehabt hat, als deren Folgen alsdann ein Schaden eingetreten sein muss. Die Fassung des § 19 LuVG zeigt hier in sofern eine Abweichung von § 1 RHG und § 7 KG, als letztere beiden Gesetze von der Tötung eines Menschen („wird ein Mensch getötet usw.") sprechen, während § 19 LuVG die Tötung „jemandes" verlangt. Sachlich ist diese verschiedene Fassung ohne Bedeutung, denn ohne Zweifel versteht § 19 LuVG unter dem Ausdruck „jemand" genau wie die beiden anderen Gesetze einen Menschen und zwar einen natürlichen. Das Wort „jemand" sollte, worauf Kickstat [3]) treffend hinweist, nur deutlich machen, dass das Gesetz keinen Unterschied macht, ob der Getötete Fluggast, Angestellter oder unbeteiligter Dritter ist, während ja das Kraftfahrzeuggesetz in seinem § 8 die Haftung für beförderte Personen ausschliesst. Zur Abgrenzung der Haftung müssen wir in Ermangelung einer Begriffsbestimmung für das Wort „Mensch" auf § 1 BGB zurückgreifen. Dieser § besagt, dass die Rechtsfähigkeit des Menschen mit der Vollendung der Geburt beginnt. Die Leibesfrucht unterliegt somit nicht dem Schutze des § 19 LuVG [4]). Unter Tötung, als Vernichtung der menschlichen Persönlichkeit im Sinne des Gesetzes, ist nicht nur der Fall zu verstehen, dass der Tod als unmittelbare Folge des Unfalls eintritt, sondern auch der Fall, dass der Tod mittelbare

1) S. 84.

2) Fachinger S. 53, ebenso Volkerding S. 38, cf. RGE Bd. 55 S. 229; Bd. 68 S. 47; RGE i. J.W. 1904 S. 487; 1907 S. 276; 1911 S. 333.

3) S. 60.

4) Eger II (S. 79) möchte auch die Verletzung der Leibesfrucht als Verletzung eines Menschen auffassen, zumindest dann, wenn die Leibesfrucht infolge der Verletzung als Krüppel geboren wird. Diese Ansicht muss aber trotz Billigkeit an dem klaren Wortlaut des Gesetzes scheitern, was auch Eger selber „bei strenger Auslegung" zugibt.

Folge des Unfalls ist. Der Begriff Tötung umfasst also auch die Körperverletzung mit tötlichem Ausgang, eine Auslegung, die ihre Begründung im § 21 LuVG findet („bei Tötung umfasst der Schadenersatz die Kosten versuchter Heilung usw.") [1]. Voraussetzung bleibt allerdings immer, worauf noch später hinzuweisen sein wird, dass zwischen Unfall und Tod der erforderliche Kausalzusammenhang gegeben ist. Ausser für die Tötung jemandes spricht das LuVG auch die Haftung für Körper- und Gesundheitsverletzungen aus. Damit lässt das Gesetz eine Haftung sowohl für psychische als auch für physische Körperverletzung eintreten (Bredow-Müller S. 235). Eine besondere Abgrenzung der beiden Begriffe erübrigt sich, da die ausdrückliche Hervorhebung auch der Gesundheitsbeschädigung nur zur Beseitigung von Zweifeln geschehen ist, von Zweifeln insofern, als es bestritten ist, ob die Körperverletzung auch die Gesundheitsbeschädigung in sich schliesst (was von der herrschenden Meinung für das Reichshaftpflichtgesetz bejaht wurde).

Als Letztes lässt das LuVG ebenso wie das KG eine Haftung für Sachbeschädigung eintreten. Gleichgültig ist es hierbei, um welche Art von Sachen es sich handelt, ob bewegliche oder unbewegliche, private, öffentliche, einfache oder zusammengesetzte Sachen. Was eine Sache ist, sagt § 90 BGB, nämlich jeder körperliche Gegenstand. Da das LuVG nicht fordert, dass eine fremde Sache beschädigt worden ist, so kann Schadenersatzpflicht auch dann eintreten, wenn die Sache dem Halter oder einem sonstigen Ersatzpflichtigen gehört. Gehört die Sache dem Halter ausschliesslich, so dürfte eine Ersatzpflicht praktisch nur dann in Frage kommen, wenn jemand ohne Wissen des Halters das Luftfahrzeug unbefugt benutzt hat (§ 19 Abs. 2 LuVG) und hierbei die Beschädigung eingetreten ist. Warum Bredow-Müller (S. 236) scheinbar jede Haftung für Beschädigung einer dem Halter ausschliesslich gehörenden Sache ablehnt, ist nicht einzusehen [2]).

Bestritten ist, was das Gesetz unter Beschädigung einer Sache versteht. Isaac [3]) sieht als Sachbeschädigung jede Verschlechterung einer Sache sowie deren völlige Besitzentziehung an [4]). Unmöglich lässt sich aber jede Besitzentziehung als Sachbeschädigung auffassen. Dagegen spricht schon der Sprachgebrauch des Wortes Beschädigung. Eine Sache ist doch nur dann beschädigt, wenn ihre Substanz eine Einwirkung erfahren hat, die blosse Entziehung ist noch keine Beschädigung. Andererseits bleibt es für die Haftung gleichgültig, ob die Sache voll-

1) ebenso Kickstadt S. 61, Volkerding S. 39.
2) dagegen auch Kickstat S. 62.
3) S. 95.
4) ebenso Bredow-Müller S. 237.

ständig zerstört ist oder nur geringe Schäden erlitten hat. Ersteres Moment stellt nur den höchsten Grad der Einwirkung auf die Substanz dar [1]).

Angedeutet wurde bereits, dass die Tötung, Körperverletzung, Gesundheitsbeschädigung oder Sachbeschädigung durch den Unfall hervorgerufen sein muss, dass also mit anderen Worten zwischen Unfall und Tötung usw. ein ursächlicher Zusammenhang vorliegen muss. Dieser Zusammenhang ist ebenso wie derjenige zwischen Betrieb und Unfall im Sinne der adäquaten Verursachung aufzufassen. Von besonderer Wichtigkeit wird das Vorliegen des erwähnten Kausalzusammenhanges dann, wenn Tötung, Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung nicht mit dem Unfall zusammenfallen, sondern zeitlich später liegen. Das Reichsgericht geht in ständiger Rechtsprechung sehr weit in der Bejahung des erforderlichen Kausalzusammenhanges. Einige Beispiele mögen hier folgen. Wird der durch eine Körperverletzung eingetretene Gesundheitsschaden durch eine bereits vorhandene krankhafte Veranlagung des Verletzten begünstigt, so ist die Ursächlichkeit hierdurch nicht ausgeschlossen [2]). Ausgeschlossen wird die Ursächlichkeit dagegen, wenn die krankhafte Anlage auch ohne die Verletzung mit Sicherheit die Krankheit ausgelöst haben würde [3]). Das Reichsgericht nimmt auch dann den Kausalzusammenhang zwischen Unfall und Tod als gegeben an, wenn die Folgen des Unfalls durch zu Hilfe eilende Personen verschlimmert werden, ebenso, wenn ein Reisender, der durch einen Eisenbahnunfall geisteskrank geworden ist, Selbstmord verübt [4]). In gleicher Richtung liegt die ständige Bejahung des Kausalzusammenhanges, wenn der Tod oder eine Verschlimmerung des Leidens durch unrichtige ärztliche Behandlung herbeigeführt worden ist, es sei denn, dass ein ausgesprochener ärztlicher Kunstfehler vorliegt [5]). Bestritten, vom Reichsgericht aber bejaht, wird das Vorliegen des ursächlichen Zusammenhangs bei den Fällen der sogenannten Prozessneurose. Nach Ansicht des Reichsgerichts ist der Zusammenhang gegeben, wenn der Unfall die seelischen und körperlichen Kräfte des Verletzten so herabgemindert hat, dass diese dann im nachfolgenden Schadenersatzprozess versagen [6]). Als Abschluss in der Reihe der Voraussetzungen, die § 19 LuVG für eine Haftung vorschreibt, ist es

1) so Kickstat S. 63, Bredow-Müller S. 237.
2) RGE i. J.W. 1905 S. 690, 1906 S. 204, 1908 S. 41, 1924 S. 464.
3) RGE i. J.W. 1911 S. 319, 1911 S. 650; Reichsgerichtsr. Komm. Vorbemerkung 5a zu § 823 BGB.
4) Gruchot Bd. 52 S. 1049 RGE i. J.W. 1916 S. 1115.
5) RG i. Recht Bd. 21 Nr. 2176, 2339, 6763, 2558.
6) Prozessneurose RGE Bd. 75 S. 19; RG i. J.W. 1924 S. 464 Nr 8. Krankenhaus RGE Bd. 105 S. 264.

erforderlich, dass der Tod, die Körperverletzung, Gesundheitsbeschädigung oder Sachbeschädigung einen Schaden zur Folge gehabt haben. Trotz des nicht ganz deutlichen Wortlauts in § 19 LuVG — KG und RHG sprechen von „von dem daraus entstehenden (dadurch entstandenen) Schaden" — ist man sich einig darüber, dass hier wiederum der ursächliche Zusammenhang zwischen Tötung usw. und Schaden zu prüfen ist. Diese Beziehung ist ebenso wie früher im Sinne der adäquaten Verursachung aufzufassen [1]).

Was den Schaden als solchen anbetrifft, so muss dieser in jedem Falle ein Vermögensschaden sein. Das LuVG, das in seinen §§ 21 ff. den Umfang des Schadenersatzes erschöpfend regelt, kennt im Gegensatz zum BGB § 847 keinen Anspruch auf Ersatz immaterieller Schäden.

b) Schweiz.

In der Schweiz ist die Haftung für Luftverkehrsschaden durch Bundesratsbeschluss betr. die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz vom 27. 1. 1920 (BRB) geregelt. Die Voraussetzung der Haftpflicht gibt uns § 26 der Gesetzes, der lautet:

„Für die aus dem Luftverkehr entstehenden öffentlich rechtlichen Ansprüche, sowie für allen Schaden, welcher durch ein Luftfahrzeug und dessen Betrieb an Personen oder Sachen verursacht oder auf dem Landungsplatz veranlasst wird, haften neben dem Fehlbaren unbeschränkt und solidarisch:

1. Der Träger der für das Luftfahrzeug ausgestellten Verkehrsbewilligung;

2. Der Halter des Luftfahrzeuges.

Die gleiche Haftung besteht für Schaden, welcher im Zusammenhange mit dem Betrieb eines Luftfahrzeuges durch dessen Insassen an Personen oder Sachen verursacht wird.

Vorbehalten bleibt in allen Fällen der Rückgriff gegen den Fehlbaren.

Gänzliche oder teilweise Befreiung von der Haftpflicht für zivilrechtliche Ansprüche kann der Richter im Falle des Selbstverschuldens des Geschädigten eintreten lassen".

Der Schaden muss also „durch ein Luftfahrzeug und dessen Betrieb" verursacht sein. Welche Apparate der BRB zu den Luftfahrzeugen rechnet, ist nicht ausgesprochen. Unter Luftfahrzeugen im Sinne des Gesetzes sind aber mit Hess [2]) alle für eine Bewegung im Luftraum bestimmten Apparate zu verstehen, wie Luftschiffe, Fessel- und Freiballone, Drachen, Flugzeuge und zwar unabhängig davon, ob sie eigene Antriebsmittel

1) Kickstat S. 65/66, Volkerding S. 42.
2) Hess Schweiz Luftrecht S. 10.

besitzen oder nicht. Es gehören demnach auch Gleit- und Segelflugzeuge zu den Luftfahrzeugen im Sinne des Gesetzes [1]). Eine Abweichung von der Begriffsbestimmung Luftfahrzeug, die für das deutsche Recht gegeben ist, dürfte damit nicht vorliegen.

Als weitere Voraussetzung für eine Haftung nach Art. 26 verlangt das Gesetz, dass der Schaden „durch ein Luftfahrzeug und dessen Betrieb an Personen oder Sachen verursacht oder auf dem Landungsplatz veranlasst" ist. Welche Schadensfälle im Einzelnen als durch ein Luftfahrzeug und dessen Betrieb verursacht oder auf dem Landungsplatz veranlasst aufzufassen sind, kann nur von Fall zu Fall entschieden werden [2]). Soviel kann jedenfalls als sicher angenommen werden, dass auch im schweiz. Recht unter Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht das ganze Unternehmen als Gesamtheit zu verstehen ist, sondern dass Schadensfälle im Sinne des Gesetzes nur solche sind, welche mit dem Betrieb des Luftfahrzeuges, d. h. mit dem Ausführen von Flügen, deren Vorbereitung und Abwicklung in kausalem Zusammenhang stehen [3]). Was den erforderlichen Kausalzusammenhang anbetrifft, so ist dieser auch für schweiz. Recht im Sinne der Theorie des adäquaten Zusammenhanges aufzufassen [4]). Ein Schaden ist also als durch ein Luftfahrzeug und dessen Betrieb verursacht anzusehen, wenn zwischen dem schädigenden Vorgang und Enderfolg eine einheitliche Kette von Bedingungen liegt, die für den Enderfolg adäquat ist. Verunglückt z. B. ein Flugzeug, das zwecks Abflugs auf der Startbahn dahinrollt, sei es durch Umkippen, sei es durch Explosion der Benzintanks und werden hierdurch Personen oder Sachen beschädigt, so ist das Vorliegen des erforderlichen Kausalzusammenhanges nicht zu bezweifeln, ebenso wenn durch Abwurf von Gegenständen aus einem fliegenden Fahrzeug Schaden angerichtet wird. Dies Letztere auch dann, wenn ein Insasse den Gegenstand vorsätzlich oder fahrlässig aus dem Flugzeug geworfen hat. Wollte man bei dem eben genannten Beispiel an dem Vorliegen des notwendigen Kausal-

---

1) cf. auch die Bekanntmachung des eidgenössischen Luftamtes vom 23. 7. 1920 Nr. 1 Abs. 1 u. 2: „Gleitflugzeuge d. h. Flugzeuge ohne Motor oder nur mit einem Hilfsmotor versehen, der lediglich die Streckung des Gleitfluges bezweckt, werden als Luftfahrzeuge behandelt, die im Sinne von Art. 7 Ziff. 1 BRB vom 27. 1. 20 zum Luftverkehr zugelassen werden.

2) u. 3) Hess nimmt zu der angeschnittenen Frage keine Stellung. Auch die Rechtsprechung hat zu dieser Frage soweit ich habe feststellen können, keine Gelegenheit gehabt Stellung zu nehmen. cf. auch Schneider S. 918 Anm. 1 u. 3 zu § 1 Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 28. 3. 1905 „beim Betrieb einer Eisenbahn".

4) So die herrschende Lehre cf. Kommentar zum schweizer. ZGB (OR) zu § 41 Anm. 6; Bürgi S. 120/121. Zu berücksichtigen bleibt auch, dass in der Schweiz — worauf von Tuhr (§ 13 S. 83) mit Recht aufmerksam macht — der Richter der Frage des Kausalzusammenhanges freier gegenüber steht als in Deutschland, weil er gemäss Art. 43 OR in der Lage ist, die Grösse des Ersatzes unter Würdigung aller Umstände zu prüfen.

zusammenhanges zweifeln, so bleibt für diese Schadensfälle selbst bei Nichtvorhandensein des Zusammenhanges die Haftung nach Art. 26 BRB bestehen, denn einmal bestimmt Art. 22 Abs. 2 BRB, dass ein durch abgeworfene Gegenstände entstandener Schaden unter allen Umständen zu ersetzen ist, und ferner normiert Abs. 2 des Art. 26 die gleiche Haftung — nämlich die nach Abs. 1 — für Schäden, welche im Zusammenhange mit dem Betrieb eines Luftfahrzeuges durch dessen Insassen an Personen oder Sachen verursacht werden [1]). Aber nicht nur für unmittelbare Schäden tritt gemäss Art. 26 BRB die Haftung ein, sondern auch für mittelbare. Fliegt ein Luftfahrzeug in geringer Höhe dahin und werden durch das Brummen der Motore Pferde scheu, gehen durch und richten Schaden an, so haften die gemäss Art. 26 ersatzpflichtigen Personen für den angerichteten Schaden [2]).

Als letzte Voraussetzung für eine Haftung nach dem schweiz. BRB bestimmt Art. 26, dass ein Schaden entstanden sein muss. Das schweiz. Recht spricht also weder von einem Unfall, noch von einer Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung. Für welchen Schaden Ersatz zu leisten ist, darüber wird bei der Frage nach dem Umfange des Schadenersatzes zu sprechen sein. (D) An dieser Stelle muss noch darauf hingewiesen werden, dass das Gesetz von Schaden spricht, der an Personen oder Sachen verursacht wird. Es ist also ebenso wie im deutschen Recht gleichgültig, um welche Sachen es sich handelt, ob bewegliche oder unbewegliche, einfache oder zusammengesetzte Sachen. Unbeachtlich ist auch die Tatsache, wem die Sachen gehören. Die Haftung nach Art. 26 tritt sowohl dann ein, wenn Sachen der Fluggäste und Angestellten, als auch wenn Sachen dritter unbeteiligter Personen, also z. B. auf der Erde, Schaden erlitten haben. Dass mit dem Ausdruck „Personen" nur Menschen gemeint sein können, ist ohne Zweifel, und zwar geht auch das schweizer. Luftrecht davon aus, dass es für die strenge luftrechtliche Haftung ohne Bedeutung ist, ob die beschädigte Person Fluggast, Angestellter oder unbeteiligter Dritter ist. Um aber festzustellen, was das schweizer. Recht unter „Mensch" im Rechtssinne versteht, müssen wir auf das Zivilgesetzbuch zurückgehen. Art. 31 des ZGB sagt, dass die Persönlichkeit mit dem Leben nach der vollendeten Geburt beginnt und mit dem Tode endet. Im gewissen Umfange wird aber auch die Leibesfrucht geschützt. Abs. 2 des gleichen Art. 31 bestimmt nämlich, dass das Kind vor der Geburt unter dem Vorbehalt rechtsfähig ist, dass es lebendig geboren wird. Wir werden demnach auch die Leibesfrucht dem Schutze des Art. 26 BRB unterstellen können, so

1) cf. Hess „Schweiz. Luftrecht" Anm. 7 zu Art. 26.

2) cf. Schneider Anm. 3 zu Art. 1 Eisenbahnhaftpflichtgesetz und die dort mitgeteilten Entscheidungen des Bundesgerichts.

dass ein Personenschaden im Sinne des Gesetzes auch dann vorliegt, wenn die Leibesfrucht in Folge einer Verletzung als Krüppel geboren wird.

c) Oesterreich.

In Oesterreich regelt die Haftung für Luftverkehrsschaden das Gesetz vom 10. 12. 1919 [1]) insbesondere § 16 in Verbindung mit dem Gesetz vom 9. 8. 1908 § 1 ff. (Kraftfahrzeuggesetz). Die Voraussetzung der Haftpflicht gibt uns § 1 des Kraftfahrzeuggesetzes, der lautet: „Wird durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges jemand verletzt oder getötet, oder aber Schaden an Sachen verursacht, so haften die gesamte Besatzung und der Eigentümer oder jeder Miteigentümer für den Ersatz des verursachten Schadens, und zwar bei Sachschäden für Schadloshaltung nach § 1323 ABGB, bei Körperverletzung nach dem § 1325, 1326 ABGB, bei Tötung nach § 1327 ABGB".

Die Körperverletzung, Tötung oder Sachbeschädigung muss danach durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges verursacht sein. Der allgemeine Ausdruck Luftfahrzeug ist im österreichischen Recht vermieden worden, damit ist aber der Kreis derjenigen Apparate, für welche die besondere luftrechtliche Haftung eintritt, gegenüber dem deutschen Recht kleiner gezogen. Das Wort „Motorluftfahrzeuge" deutet darauf hin, dass nur für solche Luftfahrzeuge die Haftung in Frage kommt, die eigene Antriebsmittel besitzen, unabhängig davon, ob sie schwerer oder leichter als Luft sind, insbesondere also für Kraftflugzeuge (Land- oder Wasserflugzeuge), ferner für Ballone und Luftschiffe (unstarre, halbstarre oder starre). Der Haftung gemäss § 1 KG unterliegen also Drachen, Gleit- und Segelflugzeuge nicht, es unterliegen ihr ferner aber auch nicht einfache Freiballone und Fesselballone [2]).

---

1) Gesetz vom 10. 12. 1919 betr. die vorläufige Regelung der Luftfahrt. § 16: „Bis zur anderweitigen gesetzlichen Regelung gelten die Bestimmungen der §§ 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 13 und 14 Abs. 2 des Gesetzes vom 9. 8. 1908 (Kraftfahrzeuggesetz) sinngemäss auch für Motorluftfahrzeuge".

2) Anderer Ansicht Ehrenzweig § 394 IV, der trotz des klaren Wortlautes des Gesetzes die Gefährdungshaftung auch auf motorlose Flugzeuge angewandt wissen will, ohne allerdings den Grund dafür anzugeben. Gegen diese Ansicht ist anzuführen, dass das Gesetz vom 10. 12. 1919 i. § 12 das Staatsamt für Verkehrswesen ermächtigt zu bestimmen, ob die Anordnungen der § 3/11 des Gesetzes auf Freiballone und andere nicht zu den Motorluftfahrzeugen gehörige Luftfahrzeuge und luftfahrzeugähnliche Geräte Anwendung zu finden haben. Ausdrücklich ist hier zwar nur von den Anordnungen der §§ 3 bis 11 des Gesetzes gesprochen, ich glaube aber, dass diese Bestimmung auch auf die Haftpflicht auszudehnen ist, zumal das Gesetz i. § 16 eben nur von Motorluftfahrzeugen spricht. Eine diesbezügliche Verordnung des Staatsamtes ist bisher nicht ergangen.

Muss es sich nach dem Gesagten stets um ein Motorluftfahrzeug im angegebenen Sinne handeln, wenn eine Haftung auf Grund des § 1 KG in Frage kommen soll, so ist andererseits erforderlich, dass die Körperverletzung, der Tod oder der Sachschaden durch den Betrieb dieses Motorluftfahrzeuges verursacht ist. Da das Gesetz deutlich von dem Betrieb eines Motorluftfahrzeuges spricht, ist ebenso wie im deutschen Recht anzunehmen, dass damit nicht etwa das Luftverkehrsunternehmen als Ganzes gemeint ist, sondern nur das betreffende Fahrzeug, das den Schaden angerichtet hat. Der Schaden muss durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges verursacht sein. Was versteht das Gesetz unter Betrieb eines Motorluftfahrzeuges? Für das Kraftfahrzeuggesetz hat Krasnopolski [1]) das Wort Betrieb wie folgt ausgelegt): „Betrieb ist nicht gleichbedeutend mit Fahrt. Man wird deshalb nicht nur dann von einem durch den Betrieb verursachten Schaden sprechen können, wenn der Schaden infolge einer Ereignung während der Zeit, in welcher sich jemand des Kraftfahrzeuges zum Fahren bedient, eintritt. Durch den Betrieb herbeigeführt ist vielmehr jeder Schaden, der durch eine Ereignung verursacht worden ist, die mit dem Fahrt- und Transportbetrieb des Kraftfahrzeuges unmittelbar oder mittelbar zusammenhängt. Es fallen daher die Fälle, dass sich ein betriebsbereites aber stillstehendes Automobil ohne den Willen des Automobilhalters in Bewegung setzt und Schaden verursacht, dass der Automobilapparat durch Platzen oder durch einen Brand auf der Stelle, wo er ruht, Schaden herbeiführt, und dass das Automobil zwar zum Stehen gebracht wird, dann aber rutscht und dabei Schaden verursacht, gewiss unter die strenge Haftpflicht des Automobilgesetzes". Abgesehen davon, dass Krasnopolski diese Auslegung lediglich für den Betrieb eines Kraftfahrzeuges gibt, wird man doch behaupten können obwohl das Luftverkehrsgesetz den § 1 Kraftfahrzeuggesetz auf Motorluftfahrzeuge für anwendbar erklärt -, dass diese Auslegung wenigstens insofern zu weit geht, als auch Ereignungen, die mit dem Transportbetrieb im mittelbarem Zusammenhange stehen, der strengen Haftung unterliegen sollen. Bei einer solchen Auslegung müsste ja von dem Betrieb eines Fahrzeuges auf das ganze Unternehmen geschlossen werden, was aber nach dem klaren Wortlaut des § 1 nicht Sinn und Zweck des Gesetzes ist, Gegen eine weite Auslegung ist anscheinend auch Ehrenzweig [3]),

1) S. 199.

2) cf. auch EOG Bg. 1 (1919) Nr. 28 S. 100 „Ein Kraftfahrzeug ist im Betrieb, wenn es geht oder wenn die ihm eigentümliche elementare Kraft arbeitet. Der Betrieb des Kraftfahrzeuges ist auch zu unterscheiden vom Betriebe eines Kraftfahrunternehmens".

3) Ehrenzweig § 394 IV.

der gemäss der gesetzlichen Analogie des Kraftfahrzeuggesetzes auf die Luftfahrt der strengen Haftung des Flugzeughalters alle Schäden unterstellen will, die auf die Eigenart der Funktion des Flugzeuges, „also eben auf das Fliegen" zurückzuführen sind. Ich hoffe daher nicht fehl zu gehen, wenn ich die Auslegung des Wortes „Betrieb" im österreichischen Recht in der gleichen Richtung vornehme, wie im deutschen Recht, nämlich als das bestimmungsgemässe Einwirkenlassen der Triebkräfte auf das Flugzeug. Zum Betriebe im Sinne des Gesetzes gehören aber auch alle diejenigen Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen, die mit dem Fluge in unmittelbarem Zusammenhange stehen und eine der Luftfahrt eigentümliche Gefährlichkeit aufweisen. Was in letzterer Hinsicht den erforderlichen Zusammenhang mit dem Fluge anbetrifft, so wird man damit der Ansicht Krasnopolskis insofern näher kommen, als auch dieser Schriftsteller von einem „betriebsbereiten Automobil" spricht [1]).

Als weitere Voraussetzung für eine Haftung auf Grund des § 1 Kraftfahrzeuggesetzes ist erforderlich, dass durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges ein Schaden [2]) verursacht worden ist. Es muss also zwischen dem Betrieb eines Motorluftfahrzeuges und dem eingetretenen Schaden ein Kausalzusammenhang, das „Verhältnis von Ursache und Wirkung" stehen. Wie ist nach österr. Recht dieses Verhältnis von Ursache und Wirkung aufzufassen? Nach herrschender Meinung lässt sich eine allgemeine Regel für die Beantwortung der Frage, wie weit zurechenbare Kausalität anzuerkennen ist, nicht aufstellen. „Es muss im einzelnen Fall unter Berücksichtigung aller vorliegender Umstände vernünftiger richterlicher Würdigung überlassen werden, ob der eingetretene Schaden noch als in zurechenbarem Kausalzusammenhange mit dem schädigenden Verhalten stehend angesehen werden kann" [3]). Liegt also unter Berücksichtigung aller Umstände ein innerer Zusammenhang zwischen Betrieb und Schaden vor, so ist der Schaden durch den Betrieb des Motorluftfahrzeuges verursacht. Werden durch ein Flugzeug, das auf der Startbahn zwecks Abflugs dahinrollt und umkippt, Personen oder Sachen beschädigt, so ist dieser Schaden zweifellos durch

1) cf. auch Ehrenzweig § 394 III: „Das Fahrzeug (Auto) ist im Betrieb vor allem, wenn es sich selbständig — nicht etwa durch Vorspann — bewegt, mag auch auf abfallender Strasse der Motor ausgeschaltet sein. Aber auch umgekehrt: Wenn der Motor arbeitet, mag auch das Fahrzeug stillstehen. Wenn also ein Lastauto mit ausgeschaltetem Motor stillsteht und beim Entladen jemand verletzt wird, entfällt die Haftpflicht".

2) Der Einfachheit halber fasse ich unter Schaden sowohl den Tod als auch die Sachbeschädigung wie Körperverletzung zusammen.

3) Krasnopolski S. 167/168; Klang, Kommentar § 1294 Note 1 b, c, d und die zu e angeführten Fälle.

den Betrieb des Flugzeugs verursacht. Ebenso wenn ein abstürzendes Flugzeug Schaden anrichtet. Was die Haftung für Abwurfschäden anbetrifft, so dürften auch hier keine Zweifel über das Vorhandensein des erforderlichen Zusammenhanges möglich sein, es sei denn, dass ein Fluggast vorsätzlich oder fahrlässig einen Gegenstand aus dem Flugzeug wirft. Letzterer Fall ist im österr. Recht dahin festgelegt worden, dass § 2 des KG die Pflicht zum Schadenersatz gemäss § 1 entfallen lässt, wenn das schädigende Ereignis durch Verschulden eines Dritten verursacht wurde. Es könnte allerdings zweifelhaft sein, ob ein Fluggast als Dritter im Sinne dieser Vorschrift aufzufassen ist. Darüber wird jedoch später zu sprechen sein (E).

Was nun ausser den bisher besprochenen Haftungsfällen für unmittelbaren Schaden die Haftung für nur mittelbaren Schaden anbetrifft, so ist auch im österr. Recht hierin keine Unterscheidung zu machen. Die Haftung erstreckt sich auch auf nur mittelbare Schäden [1]).

Als letzte Voraussetzung der Haftpflicht verlangt § 1 KG, dass durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges jemand verletzt oder getötet oder aber Schaden an Sachen verursacht worden ist. Das Gesetz verlangt die Verletzung „jemandes". Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, dass damit nur ein Mensch gemeint sein kann, allerdings nicht jeder Mensch, da das österr. Recht in gewissem Umfange die Vorschriften der §§ 1 u. 2 KG auf Passagiere und Angestellte nicht angewandt wissen will, cf. (C). Was aber ist unter Mensch zu verstehen? Da auch nach österr. Rechtsauffassung eine besondere Bestimmung fehlt im österr. Recht - die Rechtsfähigkeit mit der Geburt des Kindes beginnt [2]), so ist dieser Zeitpunkt zunächst massgebend. Andererseits bestimmt aber Art. 22 ABGB, dass selbst ungeborene Kinder von dem Zeitpunkt ihrer Empfängnis an einen Anspruch auf den Schutz der Gesetze haben. Sie werden als Geborene angesehen, insoweit es um ihre und nicht um die Rechte eines Dritten zu tun ist. Diese Bestimmung gilt nach herrschender Meinung nicht nur für das Erbrecht, sondern auch dann, wenn ein Kind im Mutterleibe verletzt wird. „Wenn es verstümmelt, aber lebendig geboren wird, kann es Ersatzansprüche erheben" [3]).

Was das Gesetz im Einzelnen unter Verletzungen versteht, ist nicht ausdrücklich ausgesprochen. Nach herrschender Meinung[4]) bedeutet Verletzung jede Störung der körperlichen Unversehrtheit, unabhängig von dem Vorliegen einer äusserlich sichtbaren Ver-

1) cf. Krasnopolski § 30 I Abs. 2.
2) Ehrenzweig § 63, Stubenrauch zu § 22/23 Anm. 1.
3) Ehrenzweig § 63; vgl. auch den Vorschlag Egers für das deutsche Recht S. 12 Anm. 4 der Arbeit.
4) Klang, Kommentar zu § 1325 Note 1.

änderung am Körper, sodass also die Verletzung sowohl physischer wie psychischer Art sein kann.

Dass das österr. Recht unter Tötung („getötet") - als der Auslöschung der menschlichen Persönlichkeit - ebenso wie das deutsche Recht — nicht nur den Fall versteht, dass der Tod unmittelbar eintrat, sondern auch den Fall der Körperverletzung mit tötlichem Ausgang mitumfasst, dürfte kaum zu bezweifeln sein.

Schliesslich lässt das österr. Recht ebenso wie das deutsche noch Haftung für Sachschaden eintreten, ohne näher zu bestimmen, um welche Sachen es sich handeln muss. Letzteres Moment bleibt also ausser Acht, soweit es sich nicht um solche Sachen handelt, die mit dem Motorluftfahrzeug befördert wurden. Für diese ist die besondere luftrechtliche Haftung gemäss § 16 des Gesetzes vom 10. 12. 1919 ausgeschlossen.

Damit sind die Voraussetzungen, deren Vorliegen für eine Haftung auf Grund der österr. luftrechtlichen Sonderbestimmungen vom Gesetz gefordert werden, erschöpft. Das Erforderniss eines besonderen Unfalles (§ 19 deutsches LuVG), einer Kausalität zwischen diesem Unfall und der Tötung, Körperverletzung usw. ist dem österr. Recht fremd. Dass auch nach österr. Recht stets ein Schaden eingetreten sein muss, um die Haftung zu begründen, geht unmittelbar aus dem Gesetz hervor („Ersatz des verursachten Schadens") und zwar muss dieser Schaden auch hier eine Folge der Verletzung, Tötung oder Sachbeschädigung sein. Es muss Kausalzusammenhang vorliegen.

d) Tschechoslovakei.

Die Tschechoslovakei regelt die Haftung für Luftverkehrsschaden durch Gesetz vom 28. 7. 1925. Insbesondere ist es § 29, der uns die Voraussetzung der Haftpflicht nennt. Der genannte § lautet:

> „Wurden durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges Personen verletzt oder getötet oder Sachen beschädigt, so sind zum Schadenersatze der Besitzer (§§ 7 u. 41) und der für die Führung des Luftfahrzeuges verantwortliche Luftfahrer (§ 16) und bei Abgang eines solchen Besitzers der Eigentümer oder jeder Miteigentümer und der verantwortliche Luftfahrer verpflichtet. „Voraussetzung der Haftpflicht ist also, dass durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges Personen verletzt oder getötet oder Sachen beschädigt sind".

Was das Gesetz unter Luftfahrzeuge verstanden wissen will, geht aus § 6 des Gesetzes hervor. Luftfahrzeuge sind danach im Sinne des Gesetzes: „Fessel- und Freiballone, Motorballone, Drachen, lenkbare Luftschiffe und Flugzeuge im engeren

Sinne (Aeroplane, Hydroplane, Helikopteren usw.“). Diese Begriffsbestimmung, die im allgemeinen der deutschen gleicht, begnügt sich damit, die Apparate, die als Luftfahrzeuge in Frage kommen, einzeln aufzuzählen. Eine Erweiterung, wie etwa im deutschen Recht — „und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte“ — ist dem tschechischen Recht ebenso fremd, wie eine Begrenzung nur auf solche Luftfahrzeuge, die in der Lage oder geeignet sind, Personen- und Sachbeförderung auszuführen. Es ergibt sich hieraus, dass Segel- oder Gleitflugzeuge der besonderen luftrechtlichen Haftung nicht unterstehen, zumal das Gesetz auch ausdrücklich nur von Flugzeugen im engeren Sinne spricht, nämlich von Land-, Wasser- und Schraubenflugzeugen.

Was alle anderen Voraussetzungen der Haftung gemäss § 29 des Luftgesetzes anbetrifft, so kann auf die Ausführung zum österr. Recht verwiesen werden, da diese Voraussetzungen dem österr. Recht gleichlautend sind und insbesondere zu berücksichtigen ist, dass das tschechische Luftgesetz sich ebenfalls auf das auch in der Tschechoslovakei geltende Kraftfahrzeuggesetz vom 9. 8. 1908 aufbaut (cf. auch § 29 Abs. 3 des tschech. Gesetzes mit § 1 Abs. 4 österr. KG) [1]).

Eine Abweichnng muss allerdings gleich an dieser Stelle erwähnt werden. Entgegen dem österr. Recht versteht das tschechische Recht „unter Personen“, denen gegenüber die besondere Haftung nach dem Luftgesetz in Frage kommt, in gewissem Umfange auch Passagiere und Angestellte (cf. § 32 des Gesetzes; das Nähere darüber unter (C).

e) Frankreich.

Eine in starkem Masse von den bisher besprochenen Rechten abweichende Regelung hat Frankreich über die Haftung für Luftverkehrsschaden getroffen. Das hier geltende Gesetz vom 31. Mai 1924 regelt zunächst in seinem Art. 41 ff. die Haftung auf Grund eines Beförderungsvertrages. Bevor im Folgenden auf die Einzelheiten dieser Haftung eingegangen wird, sei zunächst festgestellt, dass gemäss Art. 1 des Gesetzes unter Luftfahrzeugen (l'aéronefs) alle Apparate zu verstehen sind, die die Fähigkeit haben, sich in die Luft zu erheben oder sich in der Luft zu bewegen [2]). Eine Streitfrage ist bei dieser Begriffsbestimmung des Gesetzes nicht aufgetaucht. Luftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind sowohl Apparate leichter als Luft — Frei- und Fesselballone, Luftschiffe —, als auch Flugzeuge schwerer als

1) cf. auch Diwald, „Zeitschrift für Ostrecht“ 1928 S. 478—501.

2) Art. 1: "Sont qualifiés aéronefs pour l'application de la présente loi tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs".

Luft ohne Rücksicht auf das Vorhandensein von Antriebsmitteln oder deren Bauart, ohne Rücksicht auch auf die Zweckbestimmung, etwa Personen oder Sachen zu befördern [1]). Eine Abweichung vom deutschen Recht wäre nur insoweit festzustellen, als zu den Apparaten (Luftfahrzeugen, die die Fähigkeit haben sich in der Luft zu bewegen) auch Fallschirme gerechnet werden könnten, was, wie wir sahen, im deutschen Recht nicht möglich ist.

Was nun die Haftung anbetrifft, so wurde bereits gesagt, dass das Gesetz in Art. 41 ff. die Haftung auf Grund Beförderungsvertrages regelt. Art. 41 lautet:

> "Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise".

Diese Haftung, die, wie wir sehen, unabhängig von jedem Verschulden eintritt, zeigt insofern eine Besonderheit, als es nicht erforderlich ist, dass sich der Verlust oder die Beschädigung beim Betrieb eines Luftfahrzeuges ereignet hat. Allein das Vorhandensein eines Luftbeförderungsvertrages, dessen Beweis stets durch einen Frachtbrief (lettre de voiture), durch einen Empfangsschein (un récépissé) oder durch einen Fahrschein (billet) vorzunehmen ist (cf. Art. 45 des Gesetzes vom 31. Mai 1924 Art. 102 Code de Commerce, Art. 39 u. 46 des Gesetzes vom 31. Mai 1924), genügt zur Begründung der Haftung des Transporteurs und zwar sowohl für Verluste und Beschädigungen beförderter Waren, als auch für Tod und Verletzung beförderter Personen. Letzteres ist zwar nicht im Gesetz zum Ausdruck gekommen, nach herrschender Lehre steht aber die Haftung für Personenschaden ebenfalls unter Art. 41.

Über die Haftung für Schäden gegenüber dritten Personen auf der Erde (à la surface) bestimmt Artikel 53:

> "L'exploitant d'un àéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface".

Voraussetzung dieser Haftung, die ebenfalls ohne jegliches Verschulden des Betriebsunternehmers eintritt, ist also, dass die Schäden entweder durch die Bewegungen des Luftfahrzeugs oder durch Gegenstände, die sich von diesem loslösen, verursacht wurden.

Als durch die Bewegung des Luftfahrzeuges verursachte Schäden kommen in erster Reihe solche in Frage, die der Flug selber verursacht hat. Ein in geringer Höhe fliegendes Luftfahrzeug streift Gegenstände oder Personen auf der Erde und

1) Giroud S. 311.

fügt diesen Schaden zu. Hierher gehören auch alle Schäden, die durch Absturz oder Notlandung verursacht wurden. Darüber hinaus sind Schäden durch die Bewegung eines Luftfahrzeuges verursacht auch dann, wenn das Fahrzeug noch nicht fliegt, sondern erst Anstalten hierzu trifft, also z. B. auf der Startbahn dahinrollt, ebenso umgekehrt, wenn das Fahrzeug zwecks Landung bereits auf dem Landungsplatz niedergegangen ist, aber noch nicht zum Stehen gebracht wurde. So kann wohl auch nur die Ansicht Girouds [1]) verstanden werden, der sagt, dass die Haftung auf Grund Artikel 53 des Gesetzes vom 31. 5. 24 durch die Haftung auf Grund der Bestimmungen des Code civil zu ersetzen ist, sobald ein Luftfahrzeug die Erde wiedergewonnen hat. Wollte man zu den Bewegungen eines Luftfahrzeuges im Sinne des Gesetzes nur den Flug selber rechnen, so wäre das Anwendungsgebiet der Haftungsbestimmungen gewiss ein geringes, zumal sich erfahrungsgemäss die meisten Unfälle beim Start oder der Landung ereignen [2]).

Tissot[3]), der ebenfalls auf die Schwierigkeiten aufmerksam macht, was unter den Bewegungen eines Luftfahrzeuges zu verstehen ist — gehört das Drehen der Luftschraube hierzu? Befindet sich ein Luftfahrzeug in Bewegung, wenn es zwar schon gestartet ist, aber noch nicht den Kontakt mit der Erde verloren hat? — gibt zu, dass es unmöglich ist eine genaue Regel aufzustellen. Der genannte Verfasser will die Schwierigkeit dadurch lösen, dass er insbesondere den Zweck des Gesetzes heranzieht. Das Luftgesetz will in seinem Artikel 53 diejenigen Dritten schützen, die keine Verteidigungsmöglichkeit gegen die Einwirkungen der sie überfliegenden Fahrzeuge haben. Aus dieser Erwägung heraus soll eine Haftung gemäss Art. 53 nur dann in Frage kommen, wenn das Luftfahrzeug seinen ihm zugewiesenen Bereich verlassen hat (gedacht ist insbesondere an Flugplätze usw.), sodass also alle Personen, die etwa aus Geschäftsgründen oder Vergnügen Flugplätze benutzen oder sich an Bord eines Luftfahrzeuges begeben, nicht den Schutz des Art. 53 geniessen. Unter dieser Beschränkung ist nach Tissot "le mot évolutions un terme assez vague, mais non ambigu, qui comprend toutes les manoeuvres ou les mouvements accidentels par lesquels les aéronefs commettront des dégâts; ce sera l'atterissage, qu'il soit volontaire ou forcé, la chute fondroyante, etc."

---

1) Giroud S. 321.

2) cf. M. Ripert bei Tissot S. 231: "Quand l'aéronef à regangné le sol et reste inerte sur un aérodrome ou sous un hangar, il n'est plus qu'une machine, dangereuse peut-être par elle même puisqu'ella possède un moteur, mais susceptible elle-même d'être endommagée par les personnes et chauses qui vivent ou sont à côte d'elle il rentre dans le droit terrestre et, par conséquent, tombe sous l'application des règles du code civil".

3) S. 232 ff.

Diese Ausführungen Tissots erscheinen mir doch zu sehr unter einseitiger Begünstigung der Luftfahrt geschrieben zu sein. Wollte das Gesetz wirklich so weitgehende Einschränkungen machen, wie sie Tissot für angebracht hält, dann wäre dies gewiss ausdrücklich ausgesprochen worden. Ausserdem bleibt zu berücksichtigen, dass das Gesetz vom 31. 5. 1924 die Haftung für Luftverkehrsschaden möglichst umfassend regeln will und dass, worauf ich schon vorher hingewiesen habe, das Anwendungsgebiet der Haftungsbestimmungen des Art. 53 unter den vorher genannten Einschränkungen ein sehr geringes ist.

Den Schäden, die durch die Bewegungen des Luftfahrzeuges entstanden sind, sind in Art. 53 diejenigen Schäden gleichgestellt, die durch vom Luftfahrzeug losgelöste Gegenstände verursacht wurden. Dass das Gesetz hierbei ebenfalls in erster Reihe an den Flug selber gedacht hat (Abbrechen der Tragflächen oder sonstiger Teile eines fliegenden Luftfahrzeugs), unterliegt keinem Zweifel. Ein Schaden durch sich loslösende Gegenstände kann aber auch ferner bei der Landung und dem Start verursacht werden. Als Beispiel sei der Fall erwähnt, dass ein auf der Startbahn anrollendes Luftfahrzeug explodiert und umherfliegende Teile Menschen oder Sachen beschädigen. Diese Schäden unterliegen ohne Zweifel ebenfalls der Haftung gemäss Art. 53. Im Einzelnen gehören zu den Objets qui se détacheraient de l'aéronef, solche die sich zufällig lösen — also z. B. Tragflächen u. s. w., und solche, die durch Fluggäste oder durch das Personal des Flugzeuges abgeworfen wurden. Was den Abwurf anbetrifft, so kennt das Gesetz zwei Arten, nämlich einmal den Abwurf von Waren, den Art. 44 zulässt [1]), im Falle höherer Gewalt allein, wenn das Wohl des Luftfahrzeugs auf dem Spiele steht und ferner den Abwurf von zugelassenem Ballast (Wasser und feiner Sand cf. Art. 54 [2]). Auf ein Verschulden irgend einer Seite nimmt das Gesetz keine Rücksicht, die Haftung des l'exploitant tritt auch dann ein, wenn ein Fluggast vorsätzlich Gegenstände aus dem Flugzeug wirft [3]).

---

1) Art. 44: "Le commandant de l'aéronef a le droit de faire jeter en cours de route les marchandises chargées, si ce jet est indispensable au salut de l'aéronef. Il doit, si le choix est possible jeter les marchandises de faible valeur. Aucune responsabilité ne saurait incomber au transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte des marchandises. Mais la responsabilité des dommages causés à la surface du sol subsiste".

2) Art. 54: "Il est interdit de jeter d'un appareil en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du leste réglementaire. — Au cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens de la surface, la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions de l'article précédent (Art. 53)".

3) Tissot S. 234.

Von dem Erfordernis eines besonderen Unfalls hat das französische Recht abgesehen, ebenso wie in den Haftungsbestimmungen der Art. 41 ff. und 53 ff. weder von Tötung, Körperverletzung bezw. Gesundheitsbeschädigung die Rede ist. Gehaftet wird gemäss Art. 41 bei Vorliegen eines Transportvertrages für den Verlust oder die Beschädigung der beförderten Waren. Da aber die Haftung des Art. 41, wie noch zu zeigen sein wird, auch auf beförderte Personen Anwendung findet, ist unter Verlust oder Beschädigung auch der Tod oder die Körperverletzung einer beförderten Person zu verstehen. In Art. 53 fordert das Gesetz als Voraussetzung der Haftpflicht überhaupt nur einen Schaden, der an Personen oder Sachen auf der Erde verursacht ist. Über den Umfang des Ersatzes dieses Schadens vgl. D (S. 63).

f) Polen.

In Polen hat die Haftung für Luftverkehrsschaden ihre Regelung in der Verordnung des Staatspräsidenten vom 14. 3. 1928 über das Luftschiffahrtsrecht gefunden (Rosporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem. — Dziennik Ustaw 1928 Nr. 31 Pos. 294) [1]). Die Voraussetzungen der Haftungen gibt uns Art. 59, der in deutscher Übersetzung lautet:

„Für Schäden und Verluste sowohl persönlicher als auch sachlicher Art, die in Folge Benutzung eines Luftfahrzeuges entstanden, haftet in der Regel der Eigentümer des Luftfahrzeuges" [2]).

Die Schäden und Verluste müssen danach infolge Benutzung eines Luftfahrzeuges entstanden sein. Was versteht das Gesetz unter Luftfahrzeug? Die Antwort auf diese Frage gibt uns Art. 4. Luftfahrzeuge sind danach: Ballone, lenkbare Luftschiffe Aeroplane, Segelflugzeuge sowie andere Apparate dieser Art, die im Stande sind, sich in die Luft zu erheben und Menschen oder Sachen zu transportieren [3]). Auffällig ist hierbei die Bestimmung, dass die unter das Gesetz fallenden Luftfahrzeuge im Stande sein müssen, Menschen oder Sachen zu transportieren. Sind dadurch Fesselballone von der Anwendung des Gesetzes ausgeschlossen?

1) Polnische Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung 1928 Nr. 11 S. 241 ff.

2) Art. 59 Abs. 1, amtlicher Wortlaut Art. 59. Za szkody i straty tak osobiste, jak majątkowę zrządzone wskutek używania statku powietrznego, odpowiada w zasadzie właściciel statku.

3) Art. 4. Statkami powietrznemi są: balony, sterowce, samoloty, szybowce i inne tego rodzaju aparaty, zdolne do unoszenia się w powietrzu i przewożenia ludzi lub rzeczy.

Kaftal [1]) ist der Ansicht, dass Art. 4 des Gesetzes nicht so wörtlich zu nehmen ist, dass sich vielmehr aus der Gegenüberstellung dieses Artikels mit dem Text des Anhangs D der Pariser Konvention vom 13. 10. 1919 ergibt, dass in dem Begriff „Luftfahrzeuge" auch Fesselballone enthalten sind. Aus diesem Grunde ist die Bestimmung „Beförderung von Personen oder Sachen" dahin zu verstehen, dass damit nicht nur der Transport von Ort zu Ort sondern auch die Erhebung in die Luft gemeint sein muss.

Die Schäden, für die nach Art. 59 gehaftet wird, müssen infolge Benutzung eines Luftfahrzeuges entstanden sein. Was bedeutet aber „infolge Benutzung" im Sinne des Gesetzes? Das Gesetz selber lässt die Frage unbeantwortet, auch der Kommentator Kaftal nimmt keine Stellung hierzu. Mir erscheint soviel sicher, dass die Worte „infolge Benutzung" nicht gleichbedeutend sind mit den Worten „beim Betrieb" im deutschen Recht. Das Wort Benutzung deutet in viel weiterem Masse daraufhin, dass das Luftfahrzeug seiner besonderen Bestimmung — nämlich zu fliegen — nachgekommen sein muss. Trotzdem ist es aber wohl verfehlt, nur dann von einer Benutzung des Luftfahrzeuges zu sprechen, wenn dasselbe fliegt, vielmehr sind Schäden infolge Benutzung des Luftfahrzeuges auch dann eingetreten, wenn sie sich unmittelbar bei der Landung oder beim Start ereignen. Ferner wird man zu einer Benutzung im Sinne des Gesetzes auch alle mit dem Fluge in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen rechnen können. Sollte etwa das Drehen der Flugschraube zwecks Probe kurz vor dem Start keine Benutzung, ein Unfall, der sich jetzt ereignet, nicht infolge Benutzung des Luftfahrzeuges entstanden sein? Sobald man natürlich nicht mehr von dem Luftfahrzeug eigenartigen Bewegungen sprechen kann -- das Flugzeug wird vom Flugplatzpersonal in die Halle gezogen oder es wird auf der Eisenbahn transportiert —, wird man auch keine Benutzung im Sinne des Gesetzes annehmen können.

Der Schaden muss infolge Benutzung entstanden sein, hierdurch deutet das Gesetz daraufhin, dass zwischen Benutzung und Schaden ein Kausalzusammenhang sein muss. Besondere Regeln sind hierüber nicht aufgestellt. Es muss vielmehr von Fall zu Fall entschieden werden, wann der erforderliche Zusammenhang vorliegt. Ohne Zweifel ist der Kausalzusammenhang dann gegeben, wenn ein im Fluge befindliches Luftfahrzeug Menschen oder Sachen auf der Erde beschädigt, oder wenn durch Absturz Schaden angerichtet wird. Aber auch Abwurfschäden sind infolge Benutzung des Luftfahrzeuges entstanden, dies schon allein aus der Erwägung heraus, dass Art. 59 Abs. 5 besonders

1) Kaftal, Kommentar Anm. zu Art. 4.

die Haftung des Staatsschatzes für Schäden, die durch das im Auftrage einer Behörde erfolgte Abwerfen von Postsendungen entstanden sind, erwähnt. Im übrigen bleibt es völlig gleichgültig, wer den Abwurf vorgenommen hat und ob die abwerfende Person vorsätzlich oder fahrlässig handelte. Der Eigentümer bleibt in jedem Falle haftbar.

Die Voraussetzungen der Haftpflicht gemäss Art. 59 sind damit erschöpft. Von dem Erfordernis eines besonderen Unfalles und einer Kausalität zwischen diesem Unfall und der Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung hat das polnische Gesetz abgesehen. Erforderlich ist immer nur, dass ein Schaden entstand, der, wie wir noch sehen werden, durchaus nicht nur ein Vermögensschaden zu sein braucht.

B. Wer haftet?

a) Deutschland.

Die Haftung für Luftverkehrsschaden lastet in Deutschland gemäss § 19 Abs. 1 in erster Reihe auf dem Halter des Luftfahrzeugs. Wer ist Halter im Sinne des Gesetzes? Wir finden den gleichen Ausdruck sowohl in § 833 BGB (Tierhalter), als auch in § 7 Kraftfahrzeuggesetz (Kraftfahrzeughalter) und können daher die herrschende Begriffsbestimmung ohne Bedenken auch auf das LuVG anwenden. Eine einheitliche Begriffsbestimmung hat sich in der Literatur nicht herausgebildet, es soll auch hier nicht auf die verschiedenen Ansichten eingegangen werden. Als massgebend möchte ich die Auslegung des Reichsgerichts ansehen, das in ständiger Rechtsprechung [1]) die Begriffsbestimmung dahin formuliert hat: Halter eines Kraftfahrzeuges ist derjenige, der es für eigene Rechnung im Gebrauch hat und diejenige umfassende Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solchen Gebrauch voraussetzt.

Zwei Momente sind es also, die nach Ansicht des Reichsgerichts die Haltereigenschaft begründen: 1) Das Ingebrauchhaben des Fahrzeuges für eigene Rechnung und 2) das Vorliegen einer Verfügungsmacht, die solchen Gebrauch voraussetzt. Wann hat eine Person ein Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch? Aus den zahlreichen Entscheidungen des Reichsgerichts wird man diese Frage dahin beantworten können: Eine Person hat ein Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch, wenn sie die Nutzung aus diesem zieht und für das Fahrzeug zu sorgen hat, insbesondere also die Kosten der Unterhaltung trägt, als da sind: Anschaffung der Betriebsmittel, Anstellung der Führer oder

1) RGE Bd. 78 S. 179; Bd. 79 S. 312; Bd. 87 S. 138; Bd. 91 S. 270 u. 304; Bd. 93 S. 223.

sonstiger Bedienungsmannschaften, Sorge für Unterbringung und Instandhaltung, Ausbesserung sowie Kosten der Abnutzung.

Was die oben angeführte erforderliche Verfügungsmacht anbetrifft, so ist es zu ihrer Begründung nicht erforderlich, dass die betreffende Person Eigentümer des Fahrzeugs ist. In den meisten Fällen wird zwar aus dem Vorliegen des Eigentums an dem Fahrzeug auf die Haltereigenschaft geschlossen werden können, wesentlich ist das Eigentum aber nicht. Da, wie das Reichsgericht sagt, das Halterverhältnis rein tatächlicher nicht rechtlicher Natur ist, kann jedes nur denkbare Rechtsverhältnis als Grundlage der Verfügungsmacht dienen, unabhängig davon, ob das zu Grunde liegende Rechtsgeschäft wirksam ist oder nicht [1]). In den meisten Fällen wird Halter des Fahrzeugs der Eigentümer, der Niessbraucher. der Mieter oder der Entleiher sein. trotzdem wird man aber beim Vorliegen der rein tatsächlichen Verfügungsmacht die Haltereigenschaft selbst dann annehmen mssen, wenn die Verfügungsmacht gegen den Willen des Berechtigten entstanden ist. Ein Dieb kann also sehr wohl zum Halter werden.

Haben wir nach dem Gesagten gesehen, dass die reine Tatsache der Verfügungsgewalt, unabhängig von der rechtlichen Seite massgebend ist, so muss es ferner gleichgültig bleiben, ob die in Frage stehende Person geschäftsfähig ist oder nicht. Aus diesem Grunde kann auch ein Kind oder ein Geisteskranker Luftfahrzeughalter sein.

Ausser der Haftung des Halters eines Luftfahrzeuges kennt das LuVG auch noch die Haftung des unbefugten Benutzers. „Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet" (§ 19 Abs. 2 Satz 1). Mit Bredow-Müller [2]) ist zu sagen, dass es für diese Vorschrift des LuVG ohne Bedeutung ist, ob sich die unbefugte Benutzung an einen befugten Flug anschliesst, oder die Inbetriebnahme von Anfang an unbefugt ist. Diese Frage war für das Kraftfahrzeuggesetz bestritten, hies es doch hier: „Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem andern in Betrieb gesetzt". Aus diesem Wortlaut schlossen Eger und Isaac [3]), dass das Gesetz unter Inbetriebsetzung nur das in Tätigkeitsetzen des Fahrzeuges versteht, während Kirchner [4]) dem Gesetz die unbefugte Benutzung nach befugter Inbetriebnahme ebenfalls unterstellen wollte. Das LuVG hat mit Recht einem vom KG

1) vgl. so Kickstat S. 79, Volkerding S. 43.
2) S. 242.
3) Isnac S. 114/115, Eger II S. 173.
4) S. 122.

abweichenden Wortlaut gewählt, der die vorher wiedergegebene Auffassung Kirchners annimmt. Auch das KG ist in dieser Richtung durch eine Novelle vom 21. 7. 1923 Art. 8 [1]) in seinem § 7 Abs. 3 abgeändert worden, sodass beide Gesetze jetzt wörtlich übereinstimmen. Fällt also nach dem Gesagten die unbefugte Benutzung nach befugter Inbetriebnahme unter das Gesetz, so kann die Benutzung des Luftfahrzeugs durch den Fahrzeugführer auch dann unbefugt sein und die Haftung des § 19 Abs. 2 Satz 1 nach sich ziehen, wenn der Führer von den ihm erteilten Anordnungen abweicht, das Luftfahrzeug z. B. zum Privatzweck benutzt. Abzulehnen ist aber die Ansicht von Bredow-Müllers [2]), dass auch der Fluggast eines vom Führer unbefugt benutzten Flugzeugs als unbefugter Benutzer im Sinne des § 19 anzusehen ist, selbst wenn er Kenntnis von der unbefugten Benutzung hat. Denn, wie Kickstat [3]) richtig bemerkt, bezieht sich das Wort benutzen in § 19 Abs. 2 nur auf diejenigen Personen, die im Augenblick der Benutzung die tatsächliche Herrschaft über das Fahrzeug besitzen. Letzteres ist natürlich bei einem Fluggast möglich, z. B. dann, wenn er seinen Willen bei der Benutzung auf irgend eine Weise zur Geltung bringt und nur gewisse technische Einzelheiten dem Führer überlässt. In diesem Falle wären beide Personen als unbefugte Benutzer anzusehen, die Haftung träfe sie beide. Die Benutzung des Fahrzeuges muss, um unbefugt zu sein, „ohne Wissen und Willen" des Fahrzeughalters erfolgt sein. Um dem Sinn und Zweck des Gesetzes gerecht zu werden, muss das Hauptgewicht auf den Willen des Halters gelegt werden. Wollte man anders entscheiden, so würde der Halter des Fahrzeugs z. B. dann weiter haften, wenn ein anderer das Fahrzeug unbefugt benutzt, der Halter auch hiervon weiss, aber die Benutzung nicht mehr hindern kann [4]). Das kann unmöglich dem Zweck des Gesetzes entsprechen! Ist also der Wille des Halters ausschlaggebend, so muss man neben dem tatsächlich feststellbaren Willen, der entweder aus einer ausdrücklichen Erklärung oder aus einer konkludenten Handlung geschlossen werden kann, auch den mutmasslichen Willen berücksichtigen [5]). Dies umsomehr dann, wenn der Führer, wie in dem vorher angeführten Beispiel, von den gegebenen Anordnungen des Halters abweicht, ein Tatbestand, der den Führer, wie wir sahen, zum unbefugten Benutzer machen kann. Schliesst der mutmassliche Wille des Halters — die Feststellung dieses Willens

1) Reichsgesetzblatt 1923 S. 743.
2) S. 242 ff.
3) S. 82/83.
4) cf. Isaac S. 115.
5) Isaac ebendort, Kirchner S. 121/122.

liegt nicht dem Benutzer sondern dem Richter ob — solche Abweichungen in sich, so bleibt die Haftung des Fahrzeughalters bestehen. Wird der Halter des Fahrzeugs durch unbefugte Benutzung desselben, die ohne sein Wissen und Willen erfolgte, von der Haftung befreit, so bleibt doch seine Haftung weiter bestehen, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch Verschulden des Halters ermöglicht worden ist (§ 19 Abs. 2 Satz 2). Es braucht hierbei kaum erwähnt zu werden, dass durch diese Bestimmung keine Verschuldenshaftung festgelegt werden soll. Dagegen spricht der klare Wortlaut, heisst es doch: „daneben bleibt der Halter zum Schadenersatz verpflichtet". Die Haftung ist also die gleiche wie im § 19 Abs. 1 [1]).

Zwei Personen sind es also, denen das deutsche Luftverkehrsgesetz die Haftung für Luftverkehrsschaden aufbürdet: Der Halter des Fahrzeugs und der unbefugte Benutzer. Von einer Haftung des Führers (Piloten) hat das LuVG mit Recht Abstand genommen, wird dieser doch stets bestrebt sein, jeden Unfall zu vermeiden, da er regelmässig sein eigenes Leben mit aufs Spiel setzt [2]). Damit ist natürlich nicht gesagt, dass den Führer niemals eine Haftung treffen kann, denn da, wie wir noch sehen werden, der Geschädigte seine Ersatzansprüche auch auf Grund des allgemeinen Bürgerlichen Rechts (§ 823 ff BGB) geltend machen kann, so besteht die Möglichkeit auf Grund dieser Bestimmungen gegen den Führer vorzugehen.

Im Anschluss an die Frage, welche Personen auf Grund des LuVG haften, sei noch das Zusammentreffen mehrerer Ersatzpflichtiger erörtert.

Das Aussenverhältnis, d. h. das Verhältnis der Mehrheit in der Haftung den Berechtigten gegenüber, hat das LuVG nicht geregelt. § 27 des Gesetzes gibt nur Vorschriften über das Innenverhältnis, d. h. das Verhältnis der Mehrheit der Haftpflichtigen zueinander. Für das Aussenverhältnis sind daher die allgemeinen Bestimmungen massgebend und zwar § 840 BGB. Dieser § bestimmt, dass mehrere aus unerlaubter Handlung nebeneinander Verantwortliche als Gesamtschuldner haften. Da zu den unerlaubten Handlungen des BGB nicht nur schuldhafte, sondern auch schuldlose Handlungen gehören, wie z. B. die Haftung des Tierhalters, können wir den Tatbestand des § 19 LuVG ebenfalls den unerlaubten Handlungen des BGB gleichstellen und somit ohne Bedenken auch § 840 BGB zur Anwendung bringen [3]).

---

1) Bredow-Müller S. 244, Kickstat Seite 85.
2) Bredow-Müller S. 239.
3) cf. RGE Bd. 53 S. 121; Bd. 58 S. 336; Bd. 60 S. 303; Bd. 74 S. 279; Bd. 78 S. 202. Isaac S. 151.

Im Aussenverhältnis haften also die mehreren Ersatzpflichtigen als Gesamtschuldner und zwar gemäss den Vorschriften der §§ 421 ff. BGB.

Über das Innenverhältnis gibt § 27 LuVG besondere Bestimmungen, abweichend von § 426 BGB, indem das Innenverhältnis nach der überwiegenden Verursachung bestimmt wird, wenn ein Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge verursacht ist und die Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet sind (§ 27 Abs. 1 Satz 1). Erforderlich ist also, dass der Schaden durch mehrere Fahrzeuge verursacht ist. Wann dies zutrifft, ist von Fall zu Fall zu entscheiden unter Berücksichtigung der allgemeinen Voraussetzung über den adäquaten Kausalzusammenhang. Ist der Schaden durch ein Flugzeug verursacht, das mehreren Haltern gehört, so findet wiederum § 426 BGB Anwendung.

Erforderlich ist ferner gemäss § 27 Abs. 1 Satz 1 LuVG, dass die mehreren Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet sind. Dass unter Gesetz nur das Luftverkehrsgesetz zu verstehen ist, wird nicht bestimmt. Gesetz im Sinne des § 27 ist daher jede Rechtsnorm, vor allen Dingen neben § 19 LuVG die §§ 823 ff. BGB, dies umsomehr, als ja § 28 LuVG ausdrücklich die Anwendbarkeit weiterer reichsgesetzlicher Vorschriften zulässt. Ob aber die Ausgleichungspflicht des § 27 auch dann eintritt, wenn der Fahrzeughalter für ein Verschulden seiner Angestellten nach § 278 BGB den Fluggästen gegenüber haftet [1]), erscheint mir zweifelhaft. Die Haftung für Erfüllungsgehilfen gemäss § 278 BGB kann wohl kaum als Haftung „kraft Gesetzes" im Sinne des § 27 LuVG aufgefasst werden, da diese Haftung doch nur eine vertragliche ist. Anders wäre es, wenn der Fahrzeughalter die ihm obliegende sorgfältige Auswahl seiner Erfüllungsgehilfen schuldhaft verletzt hätte, sodass eine Haftung gemäss § 823 in Frage käme [2]).

Pflicht und Umfang des Schadenersatzes richtet sich endlich gemäss § 27 Abs. 1 Satz 2 im Innenverhältnis nach der überwiegenden Verursachung, wenn durch mehrere Fahrzeuge einem der Halter ein Schaden entstanden ist und ein anderer von ihnen haftet. Im Ergebnis kommt diese Bestimmung dem § 254 BGB gleich, unmittelbare Anwendung konnte der genannte § allerdings nicht finden, da er ein Verschulden voraussetzt.

Als Letztes regelt § 27 LuVG noch in seinem Abs. 2 das Innenverhältnis zwischen dem ersatzpflichtigen Luftfahrzeughalter und anderen ersatzpflichtigen Personen. Da § 27 Abs. 2 davon spricht, dass „ein anderer" für den Schaden verantwortlich

1) so Bredow-Müller S. 285.
2) cf. Volkerding S. 48.

ist, kann jede beliebige andere Person, die zum Schadenersatz verpflichtet ist, in Frage kommen, z. B. ein Tierhalter, ferner ein Kraftfahrzeughalter, Eisenbahnunternehmen, ja auch der Fabrikant des Luftfahrzeugs. Die Ausgleichungspflicht richtet sich auch hier nach den Umständen insbesondere danach, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen verursacht worden ist.

b) Schweiz.

Die Haftung nach dem schweiz. Luftrecht trifft gemäss Art. 26 in erster Reihe den Fehlbaren. Neben diesem haftet der Träger, der für das Luftfahrzeug ausgestellten Verkehrsbewilligung und der Halter des Luftfahrzeugs. Wer ist Träger der Verkehrsbewilligung und welche Person Halter des Luftfahrzeuges?

Art. 7 Abs. 2 des Gesetzes bestimmt hierzu, dass jedes zugelassene Luftfahrzeug einer von der Aufsichtsbehörde ausgestellten Verkehrsbewilligung bedarf, welche auf den Namen einer bestimmten Person als Träger der Verkehrsbewilligung lautet. Der gleiche Art. sagt ferner, dass diese Verkehrsbewilligung auf den Namen des Eigentümers oder mit dessen Zustimmung auf denjenigen des Halters des Luftfahrzeugs ausgestellt wird. Wir können also hieraus ersehen, dass der Eigentümer des Luftfahrzeugs an erster Stelle als Träger der Verkehrsbewilligung in Frage kommt und dass ihn damit auch an erster Stelle die Haftung gemäss Art. 26 trifft. Es bleibt nur noch die Frage übrig, wer Halter im Sinne des Gesetzes ist. Hess [1]) versteht unter Halter denjenigen, auf dessen Rechnung das Luftfahrzeug in Gebrauch steht und welcher infolgedessen eine entsprechende Verfügungsgewalt darüber besitzt (franz. Text des Gesetzes: "Celui qui a la maîtrise de l'appareil") [2]). Die Begriffsbestimmung wird demnach die gleiche sein, wie im deutschen Recht, wir können also ohne Bedenken die dort gemachten Ausführungen [3]) auch auf das schweizer. Recht zur Anwendung bringen.

Der Kreis der nach dem schweizer. BRB haftpflichtigen Personen ist damit aber noch nicht abgeschlossen, da ja Art. 26 davon spricht, dass in erster Reihe der Fehlbare haftet. Fehlbarer im Sinne des Gesetzes ist jede Person, die den Schaden verursacht oder auf dem Landungsplatz veranlasst hat. Die Haftung auf Grund des Art. 26 kann also auch den Benutzer, ferner den Führer, wie überhaupt jede Person treffen [4]).

1) Hess, schweiz. Luftrecht Anm. 9 zu Art. 7.
2) cf. auch v. Tuhr zum Begriff des Tierhalters Art. 56 S. 358.
3) S. 29 ff. der Arbeit.
4) Eine Haftung des „Fehlbaren" wird in der Hauptsache bei Abwurfschäden in Frage kommen. cf. Art. 26 Abs. 2.

Eine besondere Haftung des unbefugten Benutzers des Luftfahrzeugs kennt das schweizer. Recht nicht.

Über das Zusammentreffen mehrerer Ersatzpflichtiger trifft Art. 26 die Bestimmung, dass neben dem Fehlbaren unbeschränkt und solidarisch der Träger der für das Luftfahrzeug ausgestellten Verkehrsbewilligung und der Halter des Luftfahrzeugs haften. Da Art. 31 des BRB bestimmt, dass für die Haftpflicht die Bestimmungen des schweizer. Obligationenrechts gelten, soweit die vorliegenden Vorschriften nicht etwas anderes bestimmen, sind die Art. 143 ff. OR zur Anwendung zu bringen. Das Aussenverhältnis zwischen Gläubiger und Schuldner regeln die Art. 144-147. Der Gläubiger kann nach seiner Wahl von allen Solidarschuldnern je nur einen Teil oder das Ganze fordern. Sämtliche Schuldner bleiben solange verpflichtet, bis die ganze Forderung getilgt ist (Art. 144). Da hiernach für jeden Solidarschuldner eine eigene Verpflichtung besteht, kann der Schuldner nach Art. 145 Abs. 1 dem Gläubiger nicht nur gemeinsame Einreden entgegensetzen, sondern auch solche, die auf seinem persönlichen Verhältnis zum Gläubiger beruhen. Eine Erschwerung der Lage der anderen Schuldner durch eine persönliche Handlung eines Schuldners, z. B. durch besondere Verträge oder durch vertraglich oder ausservertraglich haftbar machende Verschuldung, ist nicht möglich (Art. 146). Befreiung aller Solidarschuldner tritt dann ein, wenn der Gläubiger befriedigt ist, auch wenn ihn nur ein Solidarschuldner durch Zahlung oder Verrechnung befriedigt hat. Wird ein Solidarschuldner ohne Befriedigung des Gläubigers befreit, so wirkt die Befreiung zu Gunsten der anderen nur so weit, als die Umstände oder die Natur der Verbindlichkeit es rechtfertigen (Art. 147). Das Innenverhältnis der Solidarschuldner regelt Art. 148 und 149. Hiernach hat von der an den Gläubiger geleisteten Zahlung ein jeder einen gleichen Teil zu übernehmen, sofern sich nicht aus dem Rechtsverhältnis unter den Solidarschuldnern etwas anderes ergibt. Bezahlt ein Solidarschuldner mehr als seinen Teil, so hat er für den Mehrbetrag Rückgriff auf seine Mitschuldner. Ist ein Teil von einem Mitschuldner nicht erhältlich, so haben die übrigen diesen Teil gleichmässig zu tragen (Art. 148). Art. 149 bestimmt nun noch, dass auf den rückgriffsberechtigten Schuldnern in demselben Masse, als er den Gläubiger befriedigt hat, dessen Rechte übergehen, und dass der Gläubiger dafür verantwortlich ist, dass er die rechtliche Lage des einen Solidarschuldners nicht zum Schaden der übrigen besser stelle [1]).

Unabhängig von dieser vorher genannten Regelung, d. h. dass gemäss Art. 26 Abs. 1 stets solidarisch gehaftet wird, be-

1) cf. im Übrigen zur Solidarität v. Tuhr § 89/90.

stimmt Abs. 3 desselben Art., dass in allen Fällen der Rückgriff gegen den Fehlbaren vorbehalten bleibt. Über dieses Rückgriffsrecht entscheidet gemäss Art. 51 OR das Ermessen des Richters, dem in Abs. 1 des genannten Art. eine bestimmte Weisung, nach der er in der Regel sein Ermessen einrichten soll, gegeben wird. Es soll nämlich derjenige den Schaden in erster Linie tragen, der ihn durch unerlaubte Handlung verschuldet hat, und in letzter Linie derjenige, der ohne eigene Schuld und ohne vertragliche Verpflichtung nach Gesetzesvorschrift haftbar ist.

c) Oesterreich.

Das österr. Gesetz vom 10. 12. 1919 lässt gemäss § 16 in Verbindung mit § 1 Kraftfahrzeuggesetz die gesamte Besatzung des Motorluftfahrzeuges und den Eigentümer oder jeden Miteigentümer für den verursachten Schaden haften. Bis zum Gesetz vom 30. 5. 1922 Art. 1 kannte das Kraftfahrzeuggesetz ausser der Haftung der vorher genannten Personen auch noch. die Haftung des Betriebsunternehmers (§ 1 Abs. 3 KG), d. h. desjenigen, dem z. Zt. des schädigenden Ereignisses das Fahrzeug zum Betrieb für eigene Rechnung und Gefahr überlassen war. Das vorerwähnte Gesetz von 1922 hat aber inzwischen diesen Abs. 3 des § 1 KG aufgehoben, sodass eine Haftung des Betriebsunternehmers für das Luftrecht heute nicht mehr in Frage kommt. Geblieben ist aber andererseits die Haftung desjenigen, der an Stelle des Eigentümers die Verfügung über das Motorluftfahrzeug ausübt (§ 1 Abs. 1 KG). War nämlich das Fahrzeug z. Zt. des schädigenden Ereignisses zufolge rechtswidrigen Vorganges der Verfügung des Eigentümers entzogen, so haftet an seiner Stelle jener, der diese Verfügung ausübt.

Voraussetzung der Befreiung des Eigentümers von der Haftung ist demnach, dass das Fahrzeug zufolge rechtswidrigen Vorganges seiner Verfügung entzogen war.

Was versteht das Gesetz unter Entziehung zufolge rechtswidrigen Vorganges? Für das Automobilrecht wird von der herrschenden Lehre angenommen, dass eine Befreiung des Eigentümers nur dann eintritt, wenn die Entziehung gegen allgemeinverbindliche Gesetzesvorschriften verstossen hat, das Fahrzeug z. B. dem Eigentümer durch Diebstahl, Gewalt oder Betrug entzogen wurde, nicht aber dann, wenn es sich lediglich um einen Verstoss gegen Vertrags- oder Dienstpflichten handelt [1]). Würde also der Führer eines Flugzeuges, der zunächst auf Weisung des Eigentümers den Flug unternommen hat, später eigenmächtig das Flugzeug zu Privatzwecken benutzen, so könnte eine Befreiung des Eigentümers von der Haftung für bei dieser Fahrt

1) Ehrenzweig § 394 III A; Krasnopolski S. 201.

verursachte Schäden nicht eintreten. Ebenso kommt natürlich eine Befreiung des Eigentümers von der Haftung dann nicht in Frage, wenn die Benutzung schon von vorneherein gegen Dienstpflichten verstiess [1]). Diese Auslegung, dass es sich stets um einen Verstoss gegen allgemeinverbindliche Gesetzesvorschriften handeln muss, ist durchaus berechtigt, denn einmal entspricht sie dem Wort „rechtswidrig" in § 1 Abs. 4 KG, zum anderen ist nicht einzusehen, warum in den vorher genannten Fällen die allgemeine Haftpflicht des Eigentümers entfallen sollte, wird man doch auch verlangen können, dass er bei der Auswahl z. B. seines Personals sorgfältig vorgeht.

Die Reihe der nach dem österr. Luftrecht haftpflichtigen Personen ist damit erschöpft. Zu erwähnen ist noch das Zusammentreffen mehrerer Ersatzpflichtiger. Hierüber bestimmt das österr. Recht, dass mehrere Ersatzpflichtige nach aussen stets zur ungeteilten Hand haften (§ 1 Abs. 6; § 8 Abs. 2). Das Innenverhältnis regelt sich nach den allgemeinen Vorschriften des ABGB § 891 bis 896 [2]).

d) Tschechoslovakei.

In der Tschechoslovakei haften auf Grund des Gesetzes vom 8. 7. 1925 § 29 Abs. 1 der Besitzer des Luftfahrzeuges und der für die Führung des Luftfahrzeuges verantwortliche Luftfahrer und bei Abgang eines solchen Besitzers der Eigentümer oder jeder Miteigentümer und der verantwortliche Luftfahrer. Wer ist im Sinne des Gesetzes Besitzer eines Luftfahrzeuges? Die Antwort auf diese Frage gibt das Gesetz im § 29 Abs. 1 durch Verweisung auf die §§ 7 und 41. Haftpflichtiger Besitzer im Sinne des Gesetzes ist der Halter [3]) des Luftfahrzeuges jedoch muss bemerkt werden, dass für das Wort „Halter" im tschechischen Recht nicht die gleiche Auslegung gilt wie im deutschen Recht. Vielmehr gibt das tschech. Recht durch Verweisung auf die Art. 7 und 41 eine eigene „Begriffsbestimmung", indem es zum „Halter" denjenigen macht, der eine zum Besitze des Luftfahrzeugs berechtigende Legitimation erhalten hat. Soweit gemäss § 41 Abs. 2 eine Anzeige des Besitzes eines Luftfahrzeuges nicht erforderlich ist, sind Halter auch diese Personen [4]).

---

1) cf. dagegen „unbefugter Benutzer" im deutschen Recht.
2) cf. dazu Mayr § 307 ff.
3) cf. Diwald in „Zeitschrift für Ostrecht" 1928 S. 491.
4) § 7: „Die im § 6 Abs. 3 angeführten Personen — (§ 6 Abs. 3: „In das tschechoslovak. Luftfahrzeugregister können nur solche Luftfahrzeuge eingetragen werden, deren ausschliessliche Eigentümer tschechoslovakische Staatsbürger, inländische juristische Personen, inländische Handelsgesellschaften, Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften oder wirtschaftliche und gewerbliche Kreditgenossenschaften sind, bei denen der Vorsitzende und mindestens zwei

Was das Gesetz unter dem für die Führung des Luftfahrzeuges verantwortlichen Luftfahrer versteht, ergibt sich aus § 16. Es ist dies der Befehlshaber des Luftfahrzeuges bezw. der Pilot. Haften also in erster Linie die bisher aufgezählten Personen, so ist damit die Reihe der auf Grund des tschechischen Luftrechtes Haftpflichtigen noch nicht erschöpft. Auch das tschechoslovakische Recht kennt noch Fälle, in denen die Haftung für Luftverkehrsschaden andere Personen trifft, wie die bisher genannten.

Es ist dies einmal die Haftung desjenigen, dem das Luftfahrzeug zur freien Verfügung überlassen war. „War das Luftfahrzeug zur Zeit als durch dessen Betrieb der Schaden entstanden ist, einer dritten Person zur freien Verfügung überlassen, so sind ausser den in Absatz 1 genannten Personen alle schadensersatzpflichtig, die über das Luftfahrzeug verfügt haben (§ 29 Abs. 2)". Wann ein solcher Fall eingetreten ist,

---

Drittel der Vorstandsmitglieder, der öffentlichen Gesellschafter oder der persönlich haftenden Gesellschafter tschechoslovakische Staatsbürger sind. Inländisch im Sinne dieses Gesetzes sind solche juristische Personen, Handelsgesellschaften und Genossenschaften, die ihren Sitz im Gebiete des tschechoslovakischen Staates haben".) — welche ein tschechoslovakisches Luftfahrzeug halten wollen, müssen dies dem Ministerium für öffentliche Arbeiten anzeigen und den Ort angeben, wo das Luftfahrzeug seinen Heimathafen haben soll; ergeben sich vom Standpunkte des öffentlichen Interesses weder gegen die Person des Besitzers noch gegen die allgemeine geographische Lage des Heimathafens Bedenken, so wird vom Ministerium für öffentliche Arbeiten im Einvernehmen mit dem Ministerium für nationale Verteidigung und, wenn es sich um einen Heimathafen im Grenzgebiete handelt, auch im Einvernehmen mit dem Finanzministerium eine zum Besitze des Luftfahrzeuges berechtigende Legitimation ausgestellt.

Die Verpflichtung zur Anzeige des Besitzes eines Luftfahrzeuges erstreckt sich nicht:

a) auf den Staat, dessen Anstalten und Unternehmungen

b) auf die gemäss § 17 Abs. 2 Buchst. a) und b) — einer Konzession unterliegen die Luftverkehrsunternehmungen welche periodische Flüge zur Beförderung von Personen und Gütern auf bestimmten Linien ausführen; Unternehmungen welche einzelne Flüge zur Beförderung von Personen und Gütern in beliebiger Richtung ausführen oder für derartige Flüge Luftfahrzeuge verleihen. —

c) auf die Inhaber der zur Erzeugung von Luftfahrzeugen und zum Handel mit denselben berechtigten gewerblichen Unternehmungen, in soweit es sich um die Luftfahrzeuge handelt, die sie am Lager haben und denen keine Staatsangehörigkeit zuerkannt ist.

§ 47 Abs. 1: „Ein Ausländer, der im Gebiet des tschechoslovakischen Staates ein Luftfahrzeug halten will, muss dies dem Min. für öffentl. Arbeiten anzeigen, den Ort angeben, wo das Luftfahrzeug seinen Heimathafen haben soll und den Nachweis darüber vorlegen, dass das Luftfahrzeug in dem Register des Staates, dessen Staatsangehöriger er ist, eingetragen ist, bezw. dass ihm in anderer durch die Vorschriften dieses Staates festgesetzter Weise die Staatsangehörigkeit (Nationalität) dieses Staates zuerkannt wurde.

Abs. 2: Das Ministerium für öffentliche Arbeiten entscheidet über die Ausstellungen der Legitimation unter Berücksichtigung der Bestimmungen der internationalen Verträge und unter Beobachtung der Bestim. des Art. 7 Abs. 1.

Abs. 3: Gleichlautend mit § 7 Abs. 2 lit. b) und c)".

hängt von den Umständen ab, erforderlich ist jedenfalls nicht, dass es sich um eine entgeltliche Überlassung handelt, erforderlich ist aber auch nicht, dass der Verfügende die Kosten der Unterhaltung des Luftfahrzeuges trägt, oder die Nutzung aus diesem zieht, denn dass ein Gebrauch auf eigene Rechnung vorliegen muss, fordert das Gesetz nicht.

Hieran anschliessend lässt das tschechoslovakische Luftrecht den „unbefugt Verfügenden" haften. „War das Luftfahrzeug z. Zt. als durch dessen Betrieb der Schaden entstanden ist, zufolge rechtswidrigen Vorganges der freien Verfügung des Besitzers oder Eigentümers oder der im Abs. 2 genannten Personen entzogen, so sind an Stelle der betreffenden Personen alle schadensersatzpflichtig, die über das Luftfahrzeug verfügt haben (§ 29 Abs. 3)".

Was das Gesetz unter Verfügung zufolge rechtswidrigen Vorganges versteht, ist hier deutlicher als im österr- Recht. Es muss sich stets um einen Verstoss gegen allgemeinverbindliche Rechtsvorschriften handeln, ein Verstoss gegen Vertrags- oder Dienstpflichten genügt nicht, denn in Satz 2 des Abs. 3 § 29 spricht das Gesetz davon, dass eine Befreiung des Besitzers und der anderen Personen von der Haftung nur dann eintritt, wenn ihnen kein Verschulden an der ungenügenden Verwahrung des Luftfahrzeuges zugerechnet werden kann. Eben weil das Gesetz hier von Verwahrung spricht, kann es nicht allein auf den Willen der zuständigen Personen ankommen, sondern auch auf das Wissen. Mit dem unbefugt Verfügenden ist die Reihe der nach dem Gesetz vom 8. 7. 1925 haftpflichtigen Personen abgeschlossen.

Für das Zusammentreffen mehrerer Ersatzpflichtiger gibt § 29 Abs. 6 noch die Bestimmung, dass diese nach aussen zur ungeteilten Hand haften. Das Innenverhältnis regelt sich ebenfalls wie im österr. Recht nach den §§ 891 bis 896 des österr. ABGB, das auch in der Tschechoslovakei Gültigkeit hat (Gesetz vom 28. 10. 18). Für den Sonderfall, dass durch das Zusammentreffen von mehreren Luftfahrzeugen dritten Personen Schaden verursacht ist, bestimmt Art. 33 Abs. 3, dass diese dritten Personen ihre Ersatzansprüche gegen alle geltend machen können, die für den durch den Betrieb der zusammengetroffenen Luftfahrzeuge verursachten Schaden haften. Der genannte § bestimmt ferner, dass die für diesen Schaden haftenden Personen nach aussen gemeinsam zur ungeteilten Hand ersatzpflichtig sind, untereinander den Schaden bei Abgang einer Einigung nach billiger Erwähnung des Falles tragen, wobei das Verhältnis des ursächlichen Zusammenhanges und das Mass des Verschuldens zu berücksichtigen ist.

e) Frankreich.

Nach dem franz. Recht haftet gemäss Art. 53 des Gesetzes vom 31. Mai 1924 der „Exploitant" des Luftfahrzeuges. Wer ist l'exploitant im Sinne des Gesetzes? Nach Hamel [1]) derjenige, der das Risiko tragen muss, oder mit anderen Worten derjenige, der die Herrschaft über das Luftfahrzeug hat, der das Personal auswählt und diesem Personal seine Anordnung gibt [2]). Im Prinzip ist „exploitant" der Eigentümer des Luftfahrzeuges. Es lassen sich aber sehr wohl Fälle denken, wo der Eigentümer im Augenblicke des Unfalls nicht der wahre „exploitant" ist.

Wird das Luftfahrzeug dem Eigentümer entwendet und ereignet sich ein Unfall während das Fahrzeug in den Händen des unrechtmässigen Besitzers ist, so wird man den Eigentümer nicht mehr als „exploitant" im Sinne des Gesetzes ansehen können. Eine Haftung kann ihn nur nach dem gemeinen Recht (Art. 1382 ff. Code civil) und zwar dann treffen, wenn ihn ein Verschulden trifft, ein Verschulden insofern, als er sich das Luftfahrzeug hat entwenden lassen [3]).

Weiter besteht die Möglichkeit, dass das Luftfahrzeug einem Dritten freiwillig anvertraut ist, z. B. unter dem Titel eines d'épôt oder commodat. Wen trifft in diesen Fällen die Haftung des Art. 53? Stets den Eigentümer? Hamel schlägt vor den Eigentümer und den Besitzer (détenteur) solidarisch haften zu lassen. Eine solche solidarische Haftung hat das Gesetz in Art. 55 [4]) für den Fall festgelegt, dass das Luftfahrzeug vermietet wurde. Der Eigentümer und der Mieter haften gegenüber Dritten solidarisch. Es könnte nun zweifelhaft sein, ob man eine solche solidarische Haftung auch auf die vorher erwähnten Fälle ausdehnen kann. Versteht man unter „exploitant" die Person, die die Herrschaft über das Luftfahrzeug hat, so müsste man annehmen, dass das Gesetz allein diejenige Person haften lassen will, die diese Herrschaft besitzt. Übrigens kennt das Gesetz auch in Art. 50 eine solidarische Haftung und zwar ebenfalls des Eigentümers und des Mieters eines Luftfahrzeuges für den Fall, dass die Legal obligationen (obligations légales), die auf den Luftfahrzeugen lasten, verletzt werden. Man wird es also bei der von Hamel vorgeschlagenen Solidarhaftung bewenden lassen können.

Ausser der in Art. 53 ausgesprochenen Haftung des exploitant spricht das Gesetz in Art. 41 beim vorliegen eines Be-

---

1) Hamel S. 120.

2) so Tissot S. 148

3) Hamel S. 120, obwohl das franz. Gesetz einen solchen Fall nicht erwähnt; cf. dagegen § 19 Abs. 2 des deutschen LuVG.

4) Art. 55. Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

förderungsvertrages von der Haftung des Transporteurs. Im allgemeinen wird der Transporteur der „exploitant" des Luftfahrzeuges sein, es wird also in den meisten Fällen Eigentum und Betriebsunternehmung (exploitation) in der Person des Transporteurs vereinigt sein [1]). Für den Fall der Vermietung spricht das Gesetz in Art. 50 den Grundsatz aus, dass Eigentümer und Mieter solidarisch haften. Nicht ohne Erwähnung darf allerdings gelassen werden, dass das Gesetz es in jedem Falle dem Eigentümer gestattet, sich von seiner Haftung zu befreien. Die Befreiung kann gemäss Art. 50 Satz 2 dadurch erfolgen, dass der "contrat de location" in das Luftfahrzeugregister eingeschrieben wird, und der "locataire" die Bedingungen erfüllt, die für die Eigentumsverhältnisse eines französischen Luftfahrzeuges vorgeschrieben sind.

Besondere Vorschriften über die Solidarhaftung hat das franz. Gesetz vom 31. 5. 1924 nicht getroffen; es sind also die allgemeinen Vorschriften des Code civil und zwar Art. 1200 ff. [2]) zur Anwendung zu bringen.

f) Polen.

Die Haftung für Luftverkehrsschaden trifft nach dem polnischen Gesetz in der Regel den Eigentümer des Luftfahrzeuges (Art. 59 Abs. 1). Befreit wird der Eigentümer von dieser Haftung, wenn er das Fahrzeug einer anderen Person zum Gebrauch auf eigene Rechnung überliess, und diese Überlassung in das staatliche Register eingetragen wurde (Art. 59 Abs. 2 Satz 1). Dass die Überlassung freiwillig geschehen sein muss — sei es entgeltlich oder unentgeltlich — ist gewiss ohne Zweifel. Was aber bedeutet der Gebrauch auf eigene Rechnung? Wann ein solcher Gebrauch vorliegt, kann nur von Fall zu Fall entschieden werden; er wird stets dann vorliegen, wenn die betreffende Person die Nutzung aus dem Luftfahrzeug zieht und für dieses zu sorgen hat, d. h. die Kosten der Unterhaltung, wie Anschaffung der Betriebsmittel usw. trägt [3]). Was die Eintragung der Überlassung in das staatliche Register anbetrifft, so sei vermerkt, dass die Führung dieses Registers zum Wirkungsbereich des Verkehrsministers gehört (Art. 8 Abs. 2 lit. c). Liegen die in Art. 59 Abs. 2 Satz 1 geforderten Voraussetzungen vor,

1) cf. Tissot S. 155. Über die Rechtsnatur des Mietvertrages eines Luftfahrzeuges vgl. denselben Verfasser S. 148 ff.

2) Art. 1200: "Il y a solidarité de la part des débiteurs, lorsqu'ils sont obligés à une même chose, de manière que chacun puisse être contraint pour la totalité, et que le payement fait par un seul libère les autres envers le créancier".

3) vgl. dazu die Auslegung, die das Wort „Halter" im deutschen Recht erfahren hat.

so geht die Haftung von dem Eigentümer auf die Person über, die das Luftfahrzeug zum Gebrauch auf eigene Rechnung erhalten hat (Art. 59 Abs. 2 Satz 2). Als weitere Person in der Reihe der Haftpflichtigen kennt das polnische Gesetz noch den widerrechtlichen Benutzer. „Wer widerrechtlich ein fremdes Luftfahrzeug benutzt, trägt die Haftung für Schäden und Verluste; ausserdem sind solidarisch mit ihm haftbar der Eigentümer sowie die oben genannten Personen — nämlich diejenigen, die von dem Eigentümer das Luftfahrzeug zum Gebrauch auf eigene Rechnung erhalten haben —, es sei denn, dass von ihnen der Nachweis erbracht wird, dass die Benutzung des Luftfahrzeuges ohne ihr Einverständnis erfolgte (Art. 59 Abs. 3)".

Was bedeutet widerrechtliche Benutzung im Sinne des Gesetzes? Genügt ein Verstoss z. B. gegen Vertrags- oder Dienstpflichten, oder muss es sich in jedem Falle um eine Verletzung allgemein verbindlicher Gesetzesvorschriften handeln? Man wird in ersterem Sinne zu entscheiden haben, sodass es also für das polnische Recht ohne Bedeutung ist, ob sich die widerrechtliche Benutzung an einen befugten Flug anschliesst, oder ob die Benutzung von vornherein widerrechtlich war. Mit Recht sagt darum auch Kaftal [1]), dass es auf das Wissen des Eigentümers um die widerrechtliche Benutzung nicht ankommt, vielmehr nur sein Wille massgebend ist. Wollte man entgegen der angeführten Meinung entscheiden, so wäre nicht einzusehen, warum das Gesetz von Einverständnis spricht. Die Befreiung des Eigentümers und der anderen haftpflichtigen Personen erfolgt, wie wir sahen nur, wenn sie den Nachweis erbringen, dass die Benutzung des Luftfahrzeuges ohne ihre Einwilligung erfolgte. Ein Einverständniss könnte doch aber niemals vorliegen, wenn man unter widerrechtlicher Benutzung einen Verstoss gegen allgemein verbindliche Gesetzesvorschriften versteht; die Vorschrift wäre dann also überflüssig. In dem schon früher wiederholt angeführten Beispiel, dass ein Flugzeugführer von dem ihm erteilten Auftrag abweicht und das Flugzeug zu Privatzwecken benutzt, trifft den Eigentümer nach dem polnischen Gesetz keine Haftung. Erwähnt muss noch werden, dass das polnische Gesetz des öfteren von der Haftung des Unternehmers (przedsiębiorca) spricht, so in Art. 61, 62 usw. Damit soll einmal zum Ausdruck gebracht werden, dass die Gründung und Führung von Luftschiffahrtsunternehmen zwecks Beförderung von Personen usw. der Genehmigung des Verkehrsministers (Art. 44) bedarf, zum anderen, dass eine entgeltliche Beförderung nur der Luftschiffahrtsunternehmer vornehmen darf. Als Abschluss in der Reihe der

1) Kaftal, Kommentar S. 26.

Haftpflichtigen bestimmt Art. 59 Abs. 4, dass solidarisch mit den vorher genannten Personen noch alle diejenigen haften, durch deren Schuld der Schaden entstanden ist [1]).

C. Welchen Personen gegenüber tritt die Haftung ein?

a) Deutschland.

Die Haftung des deutschen Luftverkehrsgesetzes ist unbeschränkt, jede Person kann in Frage kommen, Fluggast, Dritter oder Angestellter. Bei letzteren ist allerdings zu berücksichtigen, dass zunächst die Versicherung eintritt (§ 537 Nr. 7 RVO) [2]).

Ersatzberechtigt ist in erster Reihe der Verletzte selber, also derjenige, dessen Körper, Gesundheit oder Sache beschädigt worden ist. Was die Reihe der Ersatzberechtigten bei der Sachbeschädigung anbetrifft, so wurde schon darauf hingewiesen [3]), dass nicht allein der Eigentümer zum Ersatze berechtigt ist, sondern auch jeder dinglich Berechtigte an der Sache neben ihm, also auch der Besitzer. Letzteres muss ebenso wie für § 823 BGB [4]) auch für das LuVG gelten.

Kraft besonderer Vorschrift gibt das LuVG in § 21 ausser den unmittelbar geschädigten Personen auch noch den nur mittelbar Geschädigten einen Ersatzanspruch, nämlich dem Träger der Bestattungskosten des Getöteten und dem Unterhaltungsberechtigten. Als Träger der Bestattungskosten, der wie das Gesetz sagt, zur Tragung der Kosten verpflichtet sein muss, kommen in Frage: Der Erbe § 1968 BGB, die Unterhaltungspflichtigen § 1615 Abs. 2 BGB, der geschiedene Ehegatte § 1580 Abs. 3, der uneheliche Erzeuger § 1713 Abs. 2 und nach öffentlichem Recht der Armenverband.

Ein Ersatzanspruch steht auch, wie gesagt, den Unterhaltsberechtigten zu. Hat der Unterhaltsberechtigte durch Tod des Verletzten die Möglichkeit verloren, von diesem Unterhalt zu verlangen, so kann er für diesen Verlust Schadensersatz erhalten (§ 21 Abs. 2 LuVG). Voraussetzung dieses Anspruchs ist ein auf Gesetz beruhendes Verhältnis, kraft dessen der Getötete dem Ersatzberechtigten zum Unterhalt verpflichtet ist. Nach dem BGB sind solche Verhältnisse: Die Ehe und zwar unabhängig davon ob getrennt, geschieden, anfechtbar oder nichtig § 1360/61, 1578, 1585, 1351, 1345/47 BGB, Verwandtschaft in grader Linie § 1601 ff. BGB, Kindschaft aus nichtiger Ehe § 1699 ff. BGB,

1) Ob mehrere von den gemäss Art. 59 Abs. 1—3 haftpflichtigen Personen ebenfalls solidarisch haften, spricht das Gesetz nicht aus. Dies ist aber trotzdem wohl unter Anwendung von Abs. 4 des gleichen Art. anzunehmen.

2) cf. RGE i. ZLR Bd. 1 S. 219; Richter, ZLR Bd. 1 S. 256 ff.

3) vgl. S. 12 der Arbeit.

4) Oertmann, Bemerkg. 3c zu § 823; RG in Recht 1915 Nr. 248.

Annahme an Kindesstatt § 1757, 1762, 1766 BGB, Legitimation eines Kindes § 1719ff., 1736, 1738, 1739 BGB, das Verhältnis des unehelichen Kindes zu seinem Vater § 1780ff. BGB, das Verhältnis zwische unehelichem Kind und seiner Mutter § 1715 BGB, die Angehörigkeit zur Familie und zum Hausstand des Erblassers § 1969 BGB.

b) Schweiz.

Auch die Haftung nach dem schweizer. Bundesratsbeschluss ist unbeschränkt, als Ersatzberechtigter kann jede Person in Frage kommen. In erster Reihe ist ersatzberechtigt der unmittelbar Verletzte selber und zwar unabhängig davon, ob dieser Verletzte ein Fluggast, Angestellter oder aussenstehender Dritter ist. Was die Haftung gegenüber den Angestellten anbetrifft, so ist allerdings zu beachten, dass in erster Linie die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über die Kranken- und Unfallversicherung nach welcher diese Personen der obligatorischen Unfallversicherung unterstehen, gelten. So weit dagegen der Schaden durch diese Versichernng nicht gedeckt ist, bleibt die Haftung gemäss Art. 26 BGB bestehen [1]).

Bei der Haftung für Schaden, der an Sachen verursacht wurde, ist m. E. ebenso wie im deutschen Recht unbeachtlich, ob der Ersatzberechtigte Eigentümer oder nur Besitzer ist, da das schweiz. Recht keine Einschränkung in dieser Hinsicht gemacht hat (cf. auch Art. 41 OR) [2]). Ausser den unmittelbar verletzten Personen berechtigt das schweiz. Recht ebenfalls gewisse nur mittelbar geschädigte Personen zum Schadensersatz. Zu dieser Personenreihe gehört derjenige, der die Bestattungskosten bei Tötung getragen, ferner derjenige, der im Getöteten seinen Versorger verloren hat (Art. 45 Abs. 1 und 3 OR), schliesslich auch noch die Angehörigen des Getöteten, insofern ihnen der Richter eine Geldsumme als Genugtuung zusprechen kann (Art. 47 OR).

c) Oesterreich.

Im Gegensatz zum deutschen Recht tritt die Haftung auf Grund der österr. luftrechtlichen Bestimmungen nicht allen Personen gegenüber ein.. Die Anwendbarkeit der §§ 1 u. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes ist nämlich gemäss § 16 des Gesetzes vom 10. 12. 1919 ausgeschlossen bei Ersatzansprüchen aus der Beschädigung von Personen oder Sachen, wenn zur Zeit des

1) cf. Hess, schweizer. Luftrecht S. 60; Bundesgesetz vom 13. 6. 1911 über die Kranken- und Unfallversicherungen; Verordnung I vom 25. März 1916 über die Unfallversicherung Art. 13 Ziff. 2 u. 4, Art. 16 Ziff. 5.

2) Von Thur § 48 Note 2.

Unfalles die beschädigte Person oder Sache mit dem Motorluftfahrzeuge befördert wurde oder die beschädigte Person bei dessen Betrieb als Bediensteter in Verwendung stand.

Was die beförderten Personen anbetrifft, so bleibt es völlig gleichgültig, ob diese den Flug entgeltlich oder unentgeltlich mitmachten, da das Gesetz nur von der beförderten Person spricht, eine Einschränkung nach einer Seite hin nicht macht. In Bezug auf die Bediensteten wird wohl eine enge Auslegung des Gesetzes geboten sein, eng insofern, als die Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz nur bei den Angestellten entfällt, die bei dem verunglückten Motorluftfahrzeug — „bei dessen Betrieb" — in Verwendung standen. Anderen Angestellten gegenüber kann also die besondere Haftung des Kraftfahrzeuggesetzes sehr wohl eintreten, obwohl auch hier zu berücksichtigen ist, dass in erster Linie die Bestimmungen über die Kranken- und Unfallversicherung gelten [1]).

Ausser den letztgenannten Personen bleiben somit nur noch Dritte, die ihre Ersatzansprüche gemäss § 1 KG geltend machen können. Alle diese Personen sind in erster Reihe die unmittelbar Verletzten, sei es dass ihre Person beschädigt wurde, sei es dass ihre Sachen Schaden erlitten.

In zweiter Reihe gewährt das Gesetz auch gewissen nur mittelbar Geschädigten Ersatzansprüche und zwar gemäss § 1 Abs. 1 KG in Verbindung mit § 1327 ABGB denjenigen Personen, die die Begräbniskosten — ebenfalls auch Trauerkosten — getragen haben, unabhängig davon ob sie hierzu verpflichtet waren oder nicht. Darüber hinaus haben noch alle diejenigen Personen Ersatzansprüche, denen der Verstorbene kraft Gesetzes den Unterhalt zu leisten verpflichtet war, insbesondere also die ehelichen oder unehelichen Kinder, die uneheliche Mutter wegen Tötung des Vaters ihres Kindes, die Eltern für den Entgang der Unterstützung durch ihre Kinder in ihrem Erwerbe, die Ehefrau usw. [2]). Nicht unerwähnt darf die Bestimmung des § 3 KG gelassen werden. Nach diesem § findet nämlich die strenge Haftpflicht gemäss § 1 u. 2 KG keine Anwendung auf die gegenseitigen Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Haftpflichtigen oder ihrer Sachen, die sich aus einem und demselben schadenbringenden Ereignis ergeben. Dabei macht es keinen Unterschied , ob dieses Ereignis aus dem Betriebe eines Motorluftfahrzeuges allein oder im Zusammentreffen der Betriebe von Motorluftfahrzeugen miteinander entstand. Die Bestimmungen der §§ 1 u. 2 KG finden daher z. B. keine Anwendung auf

1) cf. hierzu Klang § 1157 II S. 266 ff.; Ehrenzweig § 394 S. 652; Ratzenhofer in „Zeitschrift für ausländisches u. intern. Privatrecht" 1928 S. 620 ff.

2) cf. hierüber Klang, Kommentar zu § 1327 Anm. II b.

den Ersatzanspruch der gesamten Besatzung des schädigenden Motorluftfahrzeuges gegen den Eigentümer, auf den Ersatzanspruch des Eigentümers gegen die gesamte Besatzung, auf die Ersatzansprüche der Miteigentümer gegeneinander, auf die gegenseitigen Ersatzansprüche der Eigentümer zweier zusammengestossener Motorluftfahrzeuge. Dagegen bleibt die Haftpflicht gemäss §§ 1 u. 2 KG gegenüber dritten Personen, die nicht zu den Ersatzpflichtigen im Sinne des Gesetzes gehören, bestehen. Dies ist zwar nicht besonders ausgesprochen, ergibt sich aber daraus, dass das Gesetz nicht das Gegenteil bestimmt hat.

Insoweit eine Haftung nach dem vorher Gesagten auf Grund der besonderen luftrechtlichen Haftungsbestimmungen verschiedenen Personen gegenüber ausgeschlossen ist, bleibt diesen gegenüber die Haftung nach allgemeinen Grundsätzen (§ 1293 ff. ABGB) gemäss § 3 Abs. 3 und § 7 KG bestehen. Es können also auch die beförderten Personen, die Ersatzpflichtigen untereinander usw. Ersatzansprüche geltend machen. Unter welchen Voraussetzungen, darüber wird noch weiter unten zu handeln sein.

d) Tschechoslovakei.

Ähnlich wie das österr. Recht lässt auch das tschechoslovakische Recht die Haftung auf Grund des Luftfahrtgesetzes nicht allen Personen gegenüber eintreten. § 32 des tschechoslovak. Gesetzes setzt nämlich fest:

„Die Bestimmungen der §§ 29 – 31 gelten für die Ersatzansprüche aus der Beschädigung oder Tötung von Personen oder aus der Beschädigung von Sachen, die mit dem Luftfahrzeuge befördert werden, wenn die Benutzung des Luftfahrzeuges erfolgte:

a) gegen Entgelt oder im gewerbemässigen Personen- oder Sachentransport,

b) im Dienste oder Auftrage der schadensersatzpflichtigen Person, und zwar in diesem Falle in soweit, als der Schaden nicht zur Gänze durch die Unfallversicherung (§ 48) ersetzt ist.

Die Ersatzansprüche aus der Beschädigung anderer mit dem Luftfahrzeuge beförderter Personen oder Sachen richtet sich nach dem allgem. bürgerl. Rechte".

Die Haftung auf Grund des tschechoslovak. Luftfahrtgesetzes kommt also nur solchen Personen und Sachen gegenüber in Frage, die gegen Entgelt befördert werden, und zwar unabhängig davon, ob diese Beförderung in einem Privatflugzeug oder im gewerbemässigen Personen- oder Sachentransport erfolgte. Was unter gewerbemässigem Transport zu verstehen ist, können wir aus § 17 des Gesetzes entnehmen, der bestimmt, dass zum

gewerbsmässigen Betriebe von Unternehmungen, die dem Luftverkehr dienen und nicht vom Staate oder von staatlichen Anstalten betrieben werden, eine Konzession erforderlich ist, und zwar unterliegen dieser Konzession einmal Unternehmungen, welche periodische Flüge zur Beförderung von Personen und Gütern auf bestimmten Linien ausführen, ferner Unternehmungen, die einzelne Flüge zur Beförderung von Personen und Gütern in beliebiger Richtung ausführen oder für derartige Flüge Luftfahrzeuge verleihen. Liegt ein gewerbemässiger Personen- oder Sachentransport vor, so wird ausser bei entgeltlicher Beförderung auch bei unentgeltlicher nach dem Luftfahrtgesetz gehaftet, dies ergibt sich aus dem angeführten § 32 Lit. a (gegen Entgelt oder im gewerbemässigen . . .). Die besondere luftrechtliche Haftung findet weiterhin dann Anwendung, wenn die Benutzung des Luftfahrzeuges im Dienste oder im Auftrage der schadensersatzpflichtigen Person erfolgte. In diesem letzteren Falle aber nur insoweit, als der Schaden nicht ganz durch die gemäss § 48 obligatorische Unfallversicherung gedeckt ist [1]).

Weiterhin tritt die Haftung gemäss § 29ff. des Gesetzes dritten Personen gegenüber ein, sei es, dass ihre Person verletzt wurde, sei es, dass ihre Sachen Schaden erlitten.

Alle diese bisher angeführten Personen, die ihre Schadensersatzansprüche auf Grund der besonderen luftrechtlichen Haftpflichtbestimmungen geltend machen können, sind in erster Reihe die unmittelbar Verletzten. Das Gesetz gewährt aber in gewissem Umfange auch den nur mittelbar Geschädigten Ersatzansprüche (§ 30). Es sind dies die Träger der Heilungs- und Begräbniskosten (Trauerkosten usw.) unabhängig davon, ob sie diese Kosten freiwillig übernommen haben oder zu ihrer Tragung z. B. gesetzlich verpflichtet waren. Ferner gehören hierher alle diejenigen Personen, denen der Verstorbene kraft Gesetzes Unterhalt zu gewähren hatte, mit einem Worte die Hinterbliebenen (eheliche, uneheliche Kinder, der Ehemann usw.).

Eine Vorschrift des tschechoslovakischen Gesetzes darf nicht zu erwähnen vergessen werden, es ist dies § 33. Nach diesem § findet nämlich die Haftung der §§ 29ff. keine Anwendung auf die gegenseitgen Schadensersatzansprüche aus der Beschädigung von ersatzpflichtigen Personen oder ihrer Sachen, die sich aus einem und demselben Ereignis ergeben, wobei es gleichgültig bleibt, ob dieses Ereignis durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges allein oder im Zusammentreffen mehrerer Luftfahrzeuge entstand.

1) § 48 Abs. 1: „Die Personen, die bei im Gebiete des tschechoslov. Staates gehaltenen Luftfahrzeugen (Befehlshaber, Pilot, Besatzung) und bei den dem Luftverkehr dienenden Anlagen verwendet werden, sind nach den Rechtsvorschriften über die Unfallversicherung der Arbeiter versichert.

Dritte Personen können sich aber widerum auf die besondere luftrechtliche Haftung berufen (§ 33 Abs. 3).

Insoweit nach dem Gesagten eine Haftung gemäss §§ 29ff. verschiedenen Personen gegenüber ausgeschlossen ist, können diese ihre Ersatzansprüche nach allgemeinen Grundsätzen (§§ 1293ff. ABGB) geltend machen (§ 32 Abs. 2, § 33 Abs. 2, § 35). Es wird sich hierbei aber nur um Ersatzansprüche solcher Personen handeln, die in Privatflugzeugen unentgeltlich befördert wurden und ferner um die gegenseitigen Ersatzansprüche gemäss § 33 Abs. 1, da soweit ich sehen kann, allen anderen Personen gegenüber die besondere luftrechtliche Haftung eintritt.

e) Frankreich.

Wie wir sahen, hat das französische Gesetz vom 31. Mai 1924 eine doppelte Regelung über die Haftung für Luftverkehrsschaden getroffen, doppelt insofern, als das Gesetz in Art. 41 die Haftung auf Grund Beförderungsvertrages regelt und in Art. 53 die Haftung gegenüber Dritten.

Bei der Frage, welchen Personen gegenüber die besondere luftrechtliche Haftung eintritt, soll von dieser Zweiteilung ausgegangen werden.

Ersatzberechtigt für den Verlust oder die Beschädigung der beförderten Waren ist in erster Reihe der Absender, denn dieser hat ja den Beförderungsvertrag mit dem Transporteur abgeschlossen. Ist auch der Empfänger (destinataire) ersatzberechtigt? Das Gesetz sagt hierüber nichts. Trotzdem ist die Ersatzberechtigung des Empfänger zu bejahen. Wie wir früher gesehen haben, wird der Warentransportvertrag gemäss Art. 39 durch ein "lettre de voiture" oder einen "récépissé" beurkundet. Dieser Frachtbrief oder Empfangsschein muss gemäss Art. 102 code de commerse (Art. 39 des Gesetzes vom 31. Mai 1924) unter anderem auch den Namen des Empfängers enthalten. Das Gesetz spricht zwar nirgends davon, dass der Empfänger nunmehr auf Grund dieses Frachtbriefes berechtigt wird, Ersatzansprüche gegen den Transporteur zu erheben. Rechtslehre und Rechtsprechung haben aber auch ohne eine besondere gesetzliche Vorschrift eine solche Ersatzberechtigung des Empfängers angenommen [1]). Was die Personenbeförderung anbetrifft — und zwar die entgeltliche, wie sie in den meisten Fällen sein wird —, so ist auffällig, dass das Gesetz diese in Art. 41 nicht erwähnt, sondern nur von der Haftung des Transporteurs für Verluste

1) Cour de Cassation 5 août 1878 (D. P. 1878 1. Teil S. 464: "Le récepissé d'expedition délivré par les compagnies de chemins de fer, tient lieu de lettre de voiture et constate l'obligation de la compagnie vis-à-vis de l'expediteur et vis-à-vis du destinataire".

oder Beschädigungen der beförderten Waren spricht. Soll also der Luftpassagier die vertragliche Haftung des Transporteurs nicht geltend machen können? Soll er vielmehr seine Ansprüche nur auf die Deliktshaftung gemäss Art. 1382 ff. code civil stützen können? Die gleichen Fragen tauchen sowohl im Land- wie im Seerecht auf. Auch die Art. 1782 ff. code civil (Frachtvertrag) sprechen nur von beförderten Waren. Trotzdem hat sich in Rechtsprechung und Rechtslehre die Ansicht herausgebildet, dass die Frachtführer auch gegenüber den beförderten Personen aus Vertragshaftung verpflichtet sind [1]). Die gleiche Ansicht muss für das Luftrecht gelten [2]), zumal man berücksichtigen muss, dass das Gesetz es in Art. 48 dem Transporteur gestattet, sich unter den gleichen Bedingungen wie bei der Warenbeförderung von der Haftung für Unfälle der Reisenden zu befreien.

Bisher haben wir also festgestellt, dass der gegen Entgelt beförderte Fluggast seine Ersatzansprüche gemäss Art. 41 geltend machen kann. Kann dies auch der unentgeltlich oder aus Höflichkeit beförderte Reisende? Im Gesetz finden wir auf diese Frage keine Antwort. Tissot [3]) verneint die aufgeworfene Frage. Wenn der Führer eines Flugzeuges einer Person einen unentgeltlichen Flug anbietet, und diese Person fliegt aus Vergnügen oder Sportbegeisterung mit, so nimmt sie nach Tissots Ansicht auch alle Gefahren auf sich. Es wäre daher ungerecht, wollte man die strenge Haftung des Luftrechts ebenfalls diesem unentgeltlich befördertem Reisenden zugute kommen lassen. Es muss vielmehr hier bei der einfachen Deliktshaftung des Art. 1382 code civil (bei Verschulden) bleiben. Gemäss Art. 53, der ja die Haftung des exploitant für Schäden an Personen oder Sachen auf der Erde ausspricht, sind ersatzberechtigt alle, die einen solchen Schaden erlitten haben. Dabei wird es sich naturgemäss in erster Linie um die unmittelbar Verletzten handeln. Wie steht es nun im französischen Recht mit den Schadensersatzansprüchen der nur mittelbar Verletzten? Können auch diese Personen Ansprüche erheben? Die Frage ist zu bejahen! Eine besondere Vorschrift wie etwa § 21 des deutschen LuVG oder § 843, 844 BGB gibt es im französischen Recht nicht. Trotzdem hat sich in der französischen Rechtsprechung der Satz herausgebildet, dass selbst die nur mittelbar Geschädigten Ersatzan-

1) Cour de Cassation 10. 12. 1884 (D. P. 1885 1. Teil S. 433) noch entgegengesetzter Ansicht unter Anwendung des Art. 1382 ff. code civil cf. aber dagegen die weiteren bei Tissot S. 95 ff. angeführten Entscheidungen insbesondere Tribunal civil de Vienne 4. 12. 24 (R. D. 1925 S. 74 ff.).

2) cf. Tissot S. 100 ff., Hamel S. 200, Giroud S. 321.

3) Tissot S. 125 ff.

sprüche stellen können [1]). Hierbei bleibt es gleichgültig, ob der Schaden materieller oder immaterieller Art war. Erforderlich ist weiterhin keineswegs, dass die betreffenden Personen Erben des Verletzten oder Unterhaltsberechtigte sind, ja es ist nicht einmal eine verwandtschaftliche Bindung nötig, sondern es genügt jede rechtlich irgend wie bedeutsame Bindung zum Opfer (Der Verwandtschaftsgrad kann naturgemäss ein Hilfsmittel sein).

Im Einzelnen werden also ersatzberechtigt sein: Ehegatten, Verwandte auf- und absteigender Linie, Verwandte in der Seitenlinie, Verlobte, Verschwägerte, sogar einfache Freunde, ebenso Personen, die mit dem Getöteten in einem nicht ehemässigen Zustande lebten. Alle diese genannten Personen können ihre Ersatzansprüche sowohl auf materiellen wie auch auf immateriellen Schaden stützen. Letzterer Anspruch ist nur den juristischen Personen versagt. Unter die Reihe der wegen materieller Schäden Ersatzberechtigten sind weiterhin die Gesellschafter des Getöteten zu rechnen, die durch den Unfall einen ihrer Mitarbeiter verloren haben, ferner Arbeitgeber, wenn sie nachweisen, dass sie durch den Tod eines ihrer Arbeiter einzelne nutzbringende Arbeiten nicht ausführen konnten, endlich überhaupt alle Personen, die irgend eine Gelduntersttzung auch ohne Rechtstitel vom Opfer erhielten.

Es bleibt nunmehr noch zu erwähnen, dass kraft ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes (Art. 52) die Haftung des Piloten und des „exploitant" für Schäden, die durch ein in Bewegung befindliches Luftfahrzeug an einem anderen in Bewegung befindlichen Luftfahrzeug verursacht wurden, dem code civil untersteht. Zu erwähnen ist endlich noch, dass auch das Luftpersonal die besondere luftrechtliche Haftung nicht geltend machen kann, dass vielmehr hier Haftung nach dem Gesetz vom 9. 4. 1898 (Loi concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travaille in Verbindung mit dem Gesetz vom 12. 4. 1906 eintritt [2]).

f) Polen.

Was die Frage anbetrifft, welchen Personen gegenüber im polnischen Recht die besondere luftrechtliche Haftung eintritt, so ist zu sagen, dass diese Haftung nicht allen Personen unbeschränkt zugutekommt.

Gemäss Art. 69 regelt sich die Haftung gegenüber der Besatzung des Luftfahrzeuges nach den die Beziehung zwischen

1) vgl. zum Folgenden: Tribunal civil de Nevers vom 31. août 1866 (D. P. 1867 1. Teil S. 198); Cour d'appel de Paris 9. 6. 1920 (D. P. 1923 1. Teil S. 53); Cour d'appel de Caen 20. 6. 1923 (D. P. 1924 1. Teil S. 69); Cour de Cassation 5. 6. 1923 (D. P. 1924 2. Teil S. 33ff.).

2) cf. Tissot S. 139ff. cf. das Nähere S. 113 der Arbeit.

Arbeitgeber und Angestellten regelnden Vorschriften. Ausserdem ist naturgemäss auch in Polen zu berücksichtigen, dass die Vorschriften über die Kranken- und Unfallversicherung, nach welchen das Luftpersonal der obligatorischen Versicherung unterliegt, Anwendung zu finden haben.

Ausgeschlossen von der besonderen luftrechtlichen Haftung für persönliche oder sachliche Schäden, sind weiterhin gemäss Art. 62 [1]) diejenigen Personen, welche unentgeltlich oder aus Höflichkeit befördert wurden, so weit es sich nicht um eine Beförderung durch Luftschiffahrtsunternehmen — also konzessionierte Betriebe (Art. 44) — handelt. Luftschiffahrtsunternehmen haften auch für Schäden, die unentgeltlich oder aus Höflichkeit beförderten Personen zugestossen sind (Art. 62 Abs. 2). Alle anderen gemäss Art. 59 Haftpflichtigen sind solchen Personen gegenüber nur dann haftbar, wenn ihnen grobe Fahrlässigkeit oder böser Wille nachgewiesen wird.

Von allen Personen die nach den vorhergehenden Ausführungen nicht von der Geltendmachung der besonderen luftrechtlichen Haftung ausgeschlossen werden, sind es naturgemäss in erster Reihe die unmittelbar Verletzten, die ihre Ansprüche auf Grund der Art. 59ff. der VO vom 14. 3. 1928 erheben können, sei es dass ihre eigene Person — ihr Körper — verletzt oder ihre Sachen beschädigt wurden.

Es fragt sich aber, ob die nur mittelbar Geschädigten Ersatzansprüche stellen können. Die luftrechtliche VO sagt hierüber nichts, trotzdem wird man die Frage bejahen können [2]). Um festzustellen, welche Personen als mittelbar Geschädigte Schadensersatz verlangen können, müssen wir auf das allgemeine bürgerl. Recht zurückgehen. Hier ist in Polen insofern eine Schwierigkeit von grosser Bedeutung, als es ein einheitliches bürgerl. Recht bisher nicht gibt. Polen zerfällt vielmehr in verschiedene Rechtsgebiete und zwar in:

a) das ehemalige Galizien (Kleinpolen) und Teschener Schlesien,
b) Kongresspolen,
c) die sogenannten östlichen Provinzen und Wilna,
d) die ehemaligen preussischen Provinzen und
e) Spiz und Orawa (in der Wojewodschaft Krakau).

Der Einteilung in verschiedene Rechtsgebiete entsprechend gilt in diesen ein verschiedenes Recht: In Kleinpolen und Te-

1) In der Übersetzung „Polnische Gesetze und Verordnungen" befindet sich hier ein Druckfehler, da es in Art. 62 Abs. 1 heissen muss: „Der Eigentümer (nicht Unternehmer) bezw. die in Art. 59 genannten Personen usw.".

2) In der Rechtsprechung ist bisher so weit ich habe feststellen können noch keine Entscheidung über die aufgeworfene Frage ergangen.

schener Schlesien das österr. ABGB (seit 1. 1. 1812), in Kongresspolen mit Wirksamkeit vom 1. 5. 1808 der Code Napoleon mit Ausnahme des ersten Buches und des Titels 5 des zweiten Buches, in den sogenannten östlichen Provinzen und Willna der im Jahre 1840 eingeführte russische Zivilcodex, in den ehemaligen preussischen Provinzen das deutsche BGB vom 18. 8. 1896 und in Spiz und Orawa das durch Gesetz vom 26. 10. 1921 eingeführte österr. ABGB Soweit das österr. ABGB zur Anwendung zu kommen hat, gehören zu den nur mittelbar Geschädigten, die Ersatzansprüche erheben können, die Träger der Heilungs- und Begräbniskosten, unabhängig davon, ob sie zu ihrer Tragung verpflichtet waren oder nicht. Darüber hinaus sind ersatzberechtigt alle diejenigen, denen der Verstorbene kraft Gesetzes den Unterhalt zu leisten verpflichtet war, insbesondere also die Kinder, der Ehemann usw. (ABGB § 1325/1327) [1]).

Für das Gebiet des Code Napoleon gehören zu den Ersatzberechtigten nur mittelbar Geschädigten, die Ehegatten, Verwandte auf- und absteigender Linie, Verwandte in der Seitenlinie, Verlobte usw. (cf. S. 49, 50 der Arbeit)).

Im Geltungsbereich des deutschen BGB sind ersatzberechtigt die Träger der Bestattungskosten, soweit sie zu ihrer Tragung verpflichtet waren (§ 844 BGB), also der Erbe § 1968 BGB, die Unterhaltspflichtigen § 1615 Abs. 2, der geschiedene Ehegatte § 1580 Abs. 3, der uneheliche Erzeuger § 1713 Abs. 2. Ersatzberechtigt sind ferner auch diejenigen Personen, denen gegenüber der Getötete zur Zeit der Verletzung kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte und zwar insoweit, als ihnen durch den Tod das Recht auf Unterhalt entzogen wurde (§ 844 Abs. 2 BGB). Zum Unterhalt kraft Gesetzes verpflichtende Verhältnisse sind: die Ehe, Verwandtschaft in grader Linie, Annahme an Kindesstatt usw. [2]). Schliesslich ist ersatzberechtigt noch diejenige Person, der der Verletzte kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten in ihrem Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war und zwar für die entgehenden Dienste (§ 845 BGB). Zu dieser Personenreihe gehört in erster Reihe der Ehemann bei Tod oder Verletzung seiner Frau (§ 1356 Abs. 2).

Für das Geltungsbereich des russischen Zivilcodex bleibt endlich noch zu sagen, dass ersatzberechtigt ausser dem Verletzten selber alle diejenigen sind, zu deren Unterhalt der Verletzte verpflichtet war, oder die tatsächlich, wenn auch ohne gesetzlichen Grund, Unterstützung oder Unterhalt von ihm be-

---

1) cf. dazu Seite 45 und Seite 61 ff. der Arbeit.
2) cf. Kaftal Lotnictwoa prawo cywilne S. 97 ff.
3) cf. das Nähere S. 43; 55 der Arbeit.

zogen haben [1]). Ausser der Ehefrau, den ehelichen Kindern und Eltern ist also auch die Schwester des Verletzten, die von diesem unterhalten wurde, berechtigt Schadensersatz zu verlangen.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, dass die poln. luftrechtliche VO in Art. 64ff. von der Beschädigung oder dem Verlust der zur Beförderung angenommenen Gepäck- oder Warensendung spricht. Berechtigt für einen solchen Verlust Schadensersatz zu fordern ist ausser dem Absender der Waren auch der Empfänger.

D. In welchem Umfang tritt Schadensersatz ein?

a) Deutschland.

Die Frage nach dem Umfange des Schadensersatzes hat ihre Regelung in den §§ 21/22 LuVG gefunden. Einer Sonderregelung unterzogen ist hier nur der Personenschaden, sodass wegen evtl. Sachschäden die allgemeinen Bestimmungen des BGB § 249ff. heranzuziehen sind. Der Personenschaden wird eingeteilt in Schadensersatz bei Tötung (§ 21) und Schadensersatz bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit (§ 22).

Zu ersetzen sind:

1. Sowohl bei der Tötung als auch bei der Verletzung des Körpers und der Gesundheit die Heilungskosten, und zwar bei der Tötung logischer Weise die Kosten versuchter Heilung. Unter Heilungskosten sind alle diejenigen Ausgaben zu verstehen, die einmal zur Wiederherstellung des verletzten Körpers oder der beschädigten Gesundheit gemacht wurden, ferner aber auch alle diejenigen Aufwendungen, die die Erzielung einer Besserung, eines Stillstandes im Leiden, die Hinhaltung des tötlichen Ausgangs, die Linderung von Schmerzen. und die Ausgleichung körperlicher Gebrechen bezweckten. Wie aus dem Wortlaut des § 21 hervorgeht, macht es keinen Unterschied, ob bei der Tötung die Heilung nur einmal versucht worden ist oder mehrmals, die Heilungskosten sind stets zu ersetzen [2]). Eine Einschränkung wird aber wohl dahin zu machen sein, dass nur solche Ausgaben zu ersetzen sind, die angemessen waren und den ganzen Verhältnissen des Verletzten entsprachen. Es soll damit allerdings nicht gesagt werden, dass der Geldbeutel das Ausschlag gebende Moment ist. Bietet die Behandlung durch einen Spezialarzt mehr Gewähr für eine Besserung, so kann die Angemessenheit nicht in Zweifel gezogen werden, wenn der Kranke

1) cf. Klibanski Bd. 1 Anm. V zu Art. 684; Anm. 7 zu Art. 683.

2) Diese Auslegung des Gesetzes kann nach seinem klaren Wortlaut „die Kosten versuchter Heilung" nicht angezweifelt werden, im Gegensatz zu RHG § 3 und KG § 10, wo nur von den Kosten einer versuchten Heilung gesprochen wird. cf. Bredow-Müller S. 254, Kickstat S. 92, Volkerding S. 50/51, Isaac S. 239ff.

sich von diesem behandeln lässt, selbst wenn er es in Krankheitsfällen, deren Kosten er selber zu tragen hätte, nicht tun würde.

Zu ersetzen sind ferner:

2. Die Vermögensnachteile. Vermögensnachteile können nach dem Gesetz einmal durch Verlust oder Minderung (zeitweilig oder dauernd) der Erwerbsfähigkeit, ferner durch Erschwerung des Fortkommens und schliesslich durch Verminderung der Bedürfnisse entstanden sein.

Vermögensnachteile aus Verlust oder Minderung der Erwerbsfähigkeit. Erwerbsfähigkeit ist die Fähigkeit durch Arbeit — sei es körperliche, sei es geistige — materielle Güter zu gewinnen [1]). Massgebend ist aber nur erlaubte Arbeit, die nicht gegen die guten Sitten verstösst. Bettler würden daher wegen ihres unerlaubten Erwerbes keinen Schadensersatzanspruch haben. Wird die Fähigkeit sich durch erlaubte Arbeit materielle Güter zu verschaffen durch den Unfall aufgehoben oder vermindert, und tritt durch diese Beeinträchtigung ein Schaden ein, so ist dieser zu ersetzen. Es wird also nicht für den Verlust oder die Minderung der Erwerbsfähigkeit abstrakt betrachtet Schadensersatz geleistet, sondern die Ersatzleistung umfasst nur den Schaden, der durch die Minderung oder den Verlust der Erwerbsfähigkeit eingetreten ist. Ein Rentier der sich niemals erwerbsmässig betätigt, sondern nur von seinem Kapital lebt, hat daher ebensowenig einen Ersatzanspruch, wie etwa ein Beamter, der trotz seiner Krankheit sein volles Gehalt weiter bezieht.

Vermögensnachteile aus der Erschwerung des Fortkommens. Die Erschwerung des Fortkommens steht mit der Minderung der Erwerbsfähigkeit in keinem Zusammenhang. Es lässt sich sehr wohl denken, dass bei einer Person die Erwerbsfähigkeit vorhanden ist, trotzdem aber das Fortkommen erschwert wird. Man denke an einen Chirurgen,der eine Armverletzung erlitten hat, die ihm die Ausübung seines bisherigen Berufes und ein Fortkommen darin verbietet, sodass er einen anderen Beruf ergreifen muss [2]). In der Hauptsache wird es sich bei der Erschwerung des Fortkommens um solche Fälle handeln, wie der eben genannte, sodass also unter Erschwerung des Fortkommens mit Bredow-Müller (S. 256) hauptsächlich die ungünstige Beeinflussung der beruflichen Aussichten zu verstehen ist. Hauptsächlich nicht aber ausschliesslich! Mit Recht hat das Reichsgericht [3]) zu den Vermögensnachteilen, die aus der Erschwerung des Fortkommens entstanden sind, auch solche Vermögenschäden gerechnet, die aus Kreditentziehung, aus Mindererlös eines durch die Verletzung nötig gewordenen Verkaufs des Geschäfts, bei

1) Bredow-Müller S. 255, Eger II S, 245.
2) Beispiel von Kickstat S. 94.
3) Reichsger.-Komm. § 842 Anm. 2.

Frauen aus der Verkümmerung der Heiratsaussichten sich ergeben.

Vermögensnachteile durch Vermehrung der Bedürfnisse. Zu diesen Vermögensnachteilen werden alle diejenigen Aufwendungen zu rechnen sein, die nicht zu den Heilungskosten gehören, sondern die sich neben oder nach erfolgter Heilung als notwendig erweisen. Die Grenze zwischen den Kosten für Heilung und den wegen Vermehrung der Bedürfnisse vorausgabten Aufwendung ist flüssig. Eine Unterscheidung ist immerhin auch in dem Zeitraum begründet, auf den sich die Aufwendungen erstrecken. Bei Aufwendungen durch Vermehrung der Bedürfnisse wird es sich stets um solche von längerer Dauer handeln, während Heilungskosten einmalige besondere Ausgaben sind [1]). Ausser den bisher erörterten Ersatzansprüchen, die in der Person des Verletzten entstehen, bei der Verletzung mit tödlichem Ausgang auf den Erben übergehen, kennt das Gesetz weiterhin den Anspruch auf Ersatz der Bestattungskosten.

Ersatzberechtigt ist derjenige, der zur Tragung der Bestattungskosten verpflichtet ist. Nicht erforderlich ist eine Verpflichtung kraft Gesetzes, es genügt jede rechtlich bedeutsame Verpflichtung, mag sie auf Vertrag, letztwilliger Verfügung usw. beruhen [2]). Welche Kosten gehören zu den Bestattungskosten im Sinne des Gesetzes? Einen gesetzlichen Anhaltspunkt finden wir im Erbschaftssteuergesetz, es gehören hiernach zu den Bestattungskosten neben den unmittelbaren Kosten der Bestattung auch die Kosten der landesüblichen kirchlichen und bürgerlichen Leichenfeierlichkeiten und die Kosten eines angemessenen Grabdenkmals. Dasselbe wird auch ohne Bedenken für die Auslegung des Wortes Bestattungskosten im LuVG gelten können, mit der Massgabe, dass die Kosten angemessen sind, und den Verhältnissen des Verstorbenen entsprechen (cf. § 1968 BGB) [3]).

Den Abschluss in der Reihe der Ersatzansprüche des LuVG bildet der Anspruch wegen entzogenen Unterhalts, der gemäss § 21 Abs. 2 denjenigen Personen zugebilligt ist, die durch den Tod des Verletzten die Möglichkeit verloren haben, von dem Getöteten fernerhin den Unterhalt zu verlangen. Voraussetzung dieses Anspruches ist, dass der Getötete zur Zeit des Unfalls zu den Berechtigten in einem Verhältnis stand, auf Grund dessen er diesen gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte. Es muss sich also im Gegensatz zum

---

1) Bredow-Müller S. 255.

2) Bredow-Müller S. 257, Eger II S. 392, Isaac S 294.

3) Ob die Ersatzforderung der Bestattungskosten ein Schadensersatzanspruch ist oder nicht ist m. E. unbeachtlich. Selbst wenn man die Ersatzforderung als Schadensersatzanspruch ansieht, so kann man trotzdem nicht sagen, wie Bredow-Müller (S. 257) es tun, dass der Erbe dann keinen Anspruch auf Ersatz hat, wenn er die Kosten dem Nachlass entnehmen kann. Eine solche Einschränkung ist im Gesetz nicht begründet.

Anspruch auf Ersatz der Bestattungskosten in jedem Falle um ein Verhältnis handeln, das kraft Gesetzes zur Leistung des Unterhalts verpflichtet. Vertragliche Verpflichtungen scheiden aus. Welche zum Unterhalt verpflichtenden Verhältnisse nach dem BGB in Frage kommen, wurde bereits an anderer Stelle mitgeteilt[1]). Alle diese verpflichtenden Verhältnisse müssen bereits zur Zeit des Unfalles vorhanden gewesen sein, um einen Ersatzanspruch zu rechtfertigen. Eine Verlobte kann daher keinen Schadenersatz geltend machen, mit der Begründung, dass ihr Verlobter ihr als Ehemann hätte Unterhalt gewähren müssen. Es bestand zwar die Aussicht, dass der Verlobte einst Unterhalt gewähren musste, aber das zum Unterhalt verpflichtende Verhältnis ist die Ehe und diese bestand zur Zeit des Unfalles noch nicht. Eine Ausnahme von dem ebengenannten Grundsatz macht das Gesetz in Bezug auf den nasciturus (§ 21 Abs. 2 Satz 2). Die Ersatzpflicht tritt nämlich auch dann ein, wenn der Dritte bereits erzeugt aber noch nicht geboren war. Als weitere Voraussetzung des Ersatzanspruchs verlangt das Gesetz, dass dem Berechtigten in Folge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen ist. In den meisten Fällen erlischt das Recht auf den Unterhalt mit dem Tode des Verpflichteten (cf. z. B. §§ 1615, 1699, 1757, 1762 BGB), es gibt aber auch verschiedene Unterhaltsansprüche die passiv vererblich sind (cf. § 1345, 1350/51, 1582 Abs. 1, 1712, 1715 Abs. 2, 1969 BGB). In den letzthingenannten Fällen tritt insofern kein Erlöschen des Unterhaltsanspruchs ein, als die Verpflichtung auf den Erben übergeht. Trotzdem kann aber auch in diesen Fällen ein Erlöschen — ganzes oder teilweises — eintreten, nämlich dann, wenn z. B. der Erbe die beschränkte Haftung geltend macht, oder in gewissen Fällen besondere Abfindungen und Kürzungen der Unterhaltsansprüche vornimmt (§ 1582 Abs. 2 u. 3, § 1712 Abs. 2 und 1969 Abs. 2 — 1991 Abs. 4, 1992, 2318 - BGB). Liegt ein solcher Fall vor, so muss man den Ersatzanspruch insoweit zubilligen, als die Ansprüche auf den Unterhalt gekürzt wurden[2]).

Der Schadenersatz ist nach dem Wortlaut des Gesetzes so weit zu leisten, wie der Getötete während der mutmasslichen Dauer seines Lebens zu Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Dabei ist nicht massgebend, was der Getötete in Wirklichkeit geleistet hat oder hätte, sondern was er kraft Gesetzes zu leisten verpflichtet war.

Der Umfang des Schadensersatzes, wie er in den §§ 21 ff. LuVG seine Regelung gefunden hat, ist erschöpfend. Nur

1) cf. S. 43 ff. der Arbeit.
2) cf. RGE Bd. 74 S. 376, Bredow-Müller S. 260.

diese Bestimmungen kommen zur Anwendung, wenn es sich um Ansprüche aus dem LuVG handelt. Anders ist es, wenn der Kläger seinen Anspruch auf die §§ 823 ff. BGB stützt. Da diese §§ was § 28 LuVG ausdrücklich sagt, neben den Vorschriften des LuVG zur Anwendung kommen können, so besteht die Möglichkeit, auch Schadenersatz für entgangene Dienste, sowie Ersatz des immateriellen Schadens zu erlangen, Ansprüche, die dem LuVG unbekannt sind.

b) Schweiz.

Über den Umfang des Schadensersatzes hat der Schweizer. BRB vom 27. 1. 1920 keine besonderen Bestimmungen erlassen, es finden daher die allgemeinen Vorschriften des Obligationenrechts Anwendung und zwar die Art. 42 ff. An der Spitze der Regelung steht Art. 43, der festsetzt, dass Art und Grösse des Ersatzes für den eingetretenen Schaden vom Richter zu bestimmen ist, der hierbei so wohl die Umstände als die Grösse des Verschuldens zu würdigen hat. Als Arten der Entschädigungen kommen Naturalersatz und Geldersatz in Frage, wobei zu berücksichtigen ist, dass nur der gegenwärtige, oder wie Art. 43 sagt, der eingetretene Schaden d. h. derjenige, der als abgeschlossener Verlust gedacht werden kann, zu ersetzen ist. Dieser Art. 43 wird insbesondere bei Sachschäden heranzuziehen sein, da für Personenschaden vom Gesetz eine Sonderregelung getroffen ist.

Im Falle der Tötung eines Menschen sind die entstandenen Kosten, insbesondere diejenigen der Bestattung, zu ersetzen. Ist der Tod nicht sofort eingetreten, so mus namentlich auch für die Kosten der versuchten Heilung und für die Nachteile der Arbeitsunfähigkeit Ersatz geleistet werden. Darüber hinaus ist denjenigen Personen Schadenersatz zu leisten, die durch die Tötung ihren Versorger verloren haben. Gleichgültig bleibt es, ob der Tod sofort eingetreten ist, oder ob es sich um eine Körperverletzung mit tödlichem Ausgang handelt, denn zur Ersatzpflicht ist die Voraussicht oder die Voraussehbarkeit des mittelbaren Erfolges der Handlung nicht erforderlich[1]).

Zu ersetzen sind die Bestattungskosten und die durch die Tötung enstandenen Kosten. Unter Kosten, die durch die Tötung entstanden sind, werden unter anderm die Kosten des Transportes der Leiche zum Wohnort und von da zum ordentlichen Friedhof, ferner die Kosten der ärztlichen Untersuchung und einer eventl. Leichensektion verstanden. Zu ersetzen sind ferner die Kosten versuchter Heilung und die Nachteile der Arbeitsunfähigkeit.

1) cf. Komm. schweiz. ZBG Note II Abs. 2 zu Art. 45.

Wie oft die Heilung versucht worden ist, spielt keine Rolle, die Kosten sind stets zu ersetzen, wenn sie angemessen und den Umständen entsprechend waren.

Diese Ansprüche können auch geltend gemacht werden von Anderen, die gemäss gesetzlicher Verpflichtung oder aus Geschäftsführung ohne Auftrag die Auslagen zu machen hatten. Sie richten sich dann allerdings zunächst an die Erbmasse, die ihrerseits vom Ersatzpflichtigen Befreiung von dieser Verbindlichkeit durch Zahlung der Kosten an diese Dritten anbegehren kann [1]).

Es bleiben noch die Ansprüche derjenigen Personen, die durch die Tötung ihren Versorger verloren haben. Wer Versorger im Sinne des Gesetzes ist, wird in der Schweiz. Rechtslehre dahin beantwortet, dass dies aus den Umständen entnommen werden muss, wobei eine stattgehabte, tatsächliche regelmässige Unterstützung, die der Wahrscheinlichkeit nach auch für die Zukunft bestehen wird — ohne dass eine gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung erforderlich ist — genügt. Versorger sind aber nicht nur diejenigen Personen, die bis dahin schon Unterstützung geleistet haben, sondern auch diejenigen, die den Unterhalt in der Zukunft geleistet hätten, wenn der Tod sie nicht daran gehindert hätte. Es muss allerdings stets eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür sprechen, dass diese Unterstützung in der Zukunft eingetreten wäre. Aus diesem Grunde ist die Braut des Getöteten anspruchsberechtigt, falls der Ersatzpflichtige nicht beweist, dass die Heirat niemals erfolgt wäre.

Gesagt wurde bereits, dass das Gesetz jede Verpflichtung zur Gewährung des Unterhalts als genügend ansieht, sei es auch, dass sie nur auf einer sittlichen Pflicht beruht. In erster Reihe kommen allerdings die gesetzlichen Verpflichtungen in Frage, als da sind die Verpflichtungen des Ehemanns gegenüber Frau und Kind (Art. 160 ZGB), der Ehefrau (Art. 161 ZGB), der Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie und der Geschwister (Art. 328/329 ZGB).

Bei der Körperverletzung hat der Verletzte Anspruch auf Ersatz der Kosten, sowie auf Entschädigung für die Nachteile gänzlicher oder teilweiser Arbeitsunfähigkeit, unter Berücksichtigung der Erschwerung des Fortkommens (Art. 46). Körperverletzung ist sowohl physische wie psychische Einwirkung auf den Körper. Für den Ersatz der „Kosten" gilt das bei den Heilungskosten im Falle der Körperverletzung mit Todeserfolg gesagte, auch sie müssen der Vernunft und Treu und Glauben entsprechen. Was die Entschädigung für die Nachteile gänzlicher

1) cf. Komm. schweiz. ZGB Note III c zu Art. 45; v. Thur § 46 Note 44.

oder teilweiser Arbeitsunfähigkeit anbetrifft, so möchte ich auf die Ausführungen im Komm. zum Schweizer. ZBG Note III, 2 zu Art. 46 verweisen, da die Bearbeitung der hierbei auftauchenden Streitfragen im Rahmen dieser Arbeit zu weit führen würde.

Das Gesetz gewährt nun endlich noch dem Verletzten eine Entschädigung wegen Erschwerung des Fortkommens, eine Entschädigung, die uns auch im deutschen Recht begegnet ist. Ein Zusammenhang zwischen Arbeitsunfähigkeit und Erschwerung des Fortkommens ist nicht vorhanden, da eine Person sehr wohl arbeitsfähig, trotzdem aber ihr Fortkommen erschwert sein kann. Erschwerung des Fortkommens wird daher als ungünstige Beeinflussung der beruflichen Aussichten anzusehen sein. Kann z. B. eine Schauspielerin in Folge einer entstellenden Narbe ihren Beruf nicht weiter ausüben und muss sie auf andere Weise Geld verdienen, so liegt eine Erschwerung des Fortkommens vor.

Als Letztes in der Reihe der Schadensersatzansprüche kennt das schweizer. Recht in Art. 47 OR eine Entschädigung für erlittenen physischen oden psychischen Schmerz. Bei Tötung oder Körperverletzung eines Menschen kann nämlich der Richter unter Würdigung der besonderen Umstände dem Verletzten oder den Angehörigen des Getöteten eine angemessene Geldsumme als Genugtuung zusprechen. Anspruchsberechtigt ist bei der Körperverletzung der Verletzte selber, im Falle der Tötung die Angehörigen. Wer zu den Angehörigen im Sinne dieser Vorschrift zählt, wird von der h. M. dahin beantwortet, dass es nicht nur die Personen sind, die ihren Versorger verloren haben (Art. 45), sondern alle Personen, die durch den Tod nahe berührt werden, die also familiäre Beziehungen mit dem Verstorbenen unterhielten.

c) Oesterreich.

Über den Umfang des Schadenersatzes bestimmt das österr. Recht im § 1 Abs. 1 KG, dass bei Sachschäden für Schadloshaltung § 1323 ABGB, bei Körperverletzung die §§ 1325 u. 1326, bei Tötung § 1327 ABGB zur Anwendung kommen.

Bei Sachbeschädigung haften die ersatzpflichtigen Personen für Schadloshaltung, d. h. der Ersatz betrifft nur den erlittenen Schaden, nicht auch den entgangenen Gewinn (§ 1323 Satz 2 Halbsatz 1). Andererseits bestimmt § 1323 Satz 1, dass bei Schadensersatz in erster Reihe alles in den vorigen Stand zurückversetzt werden soll, und erst in zweiter Linie, wenn eine Zurückversetzung nicht tunlich ist, der Schätzungswert zu vergüten ist.

Bei Körperverletzung umfasst der Schadensersatz die Heilungskosten des Verletzten, den entgangenen oder, wenn der Beschädigte zum Erwerbe unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst, ferner auf Verlangen ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzensgeld (§ 1325). Heilungskosten ist „jeder Aufwand, der zweckmässig, wenn auch erfolglos, zur gänzlichen oder teilweisen Heilung, also Verbesserung des durch die Verletzung hervorgerufenen Zustandes gemacht wurde, z. B. ärztliche Kosten, Kosten für Arzneien, notwendige Heilapparate, Pflegepersonal, Aufenthalt in Kurorten, die nötige Diät, das Kunstglied usw.“ [1]). Jedoch muss stets beobachtet werden, dass nur solche Heilungskosten zu ersetzen sind, die sich im Rahmen der sonstigen Verhältnisse des Beschädigten halten.

Zu ersetzen ist ferner der Verdienstentgang. Verdienstentgang ist einmal alles das, was der Verletzte von der Verletzung bis zur Heilung, oder wenn eine Heilung überhaupt nicht möglich ist, so lange die erforderliche Behandlung dauerte, infolge dieser Umstände nicht verdienen konnte. Verdienstentgang ist ferner, was dem Verletzten wegen der Folgen der Verletzung und seiner dadurch verringerten oder gänzlich verlorenen Erwerbsfähigkeit an Verdienst entgeht [2]).

Ein Verdienstentgang kann aber ohne Zweifel nur bei dem vorliegen, der ohne die eingetretene Verletzung einen hätte. Ein Rentier, der nur von den Zinsen seines Kapitals lebt, kann also ebensowenig nach österr. wie nach deutschem Recht Ersatz des Verdienstentganges verlangen. Andererseits gehört zum Verdienst nur das regelmässige Einkommen. Schliesslich kann Ersatz des Verdienstentganges nur von demjenigen verlangt werden, der durch die Verletzung erwerbsunfähig geworden ist. Massgebend ist hierbei, dass der Verletzte dem Erwerb, den er bisher ausgeübt hat, nicht nachgehen kann, auch wenn er zu anderem Erwerb noch fähig ist. Als Abschluss billigt das Gesetz dem Verletzten noch ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzensgeld zu. Hierbei bleibt es gleichgültig, ob es sich um körperliche oder seelische Schmerzen handelt. Voraussetzung für die Zubilligung von Schmerzensgeld ist in jedem Falle ein besonderes Verlangen des Beschädigten danach. Über diese Ersatzansprüche, die § 1325 bei Körperverletzung gewährt, hinaus muss in jedem Fall gemäss § 1326 auf eine evtl. Verunstaltung Rücksicht genommen werden. Dieser genannte § bestimmt nämlich: „Ist die verletzte Person durch die Misshandlung verunstaltet worden, so muss, zumal wenn sie weiblichen Ge-

1) Klang § 1325 II 1.
2) Klang § 1325 II 2.

schlechts ist, insofern auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, als ihr besseres Fortkommen dadurch gehindert werden kann".

Was den Ausdruck Misshandlung anbetrifft, so ist mit der h. M. zu sagen, dass er einfach eine Körperverletzung bedeutet, das ergibt sich schon aus der Anführung des § 1326 in § 1 KG. Was aber ist Verunstaltung im Sinne des Gesetzes? „Unter Verunstaltung ist jede wesentliche nachteilige Veränderung der äusseren Erscheinung des Verletzten zu verstehen, unabhängig davon, ob sie bei einem bekleideten Menschen sichtbar oder von Dauer ist" [1]). Zu beachten bleibt aber, dass der durch die Körperverletzung Verunstaltete ausser allen Ansprüchen aus § 1325 Ersatz gemäss § 1326 nur verlangen kann, wenn durch die Verunstaltung sein besseres Fortkommen verhindert werden kann. Dass dieser Anspruch weiter geht als der Anspruch auf Ersatz des Verdienstentganges gemäss § 1325, ergibt sich schon aus dem Wort Fortkommen, er umfasst auch das Recht, Ersatz alles dessen zu verlangen, was der Verletzte infolge der Verunstaltung nicht erwarb, ohne dass es sich um Arbeitsentgelt handeln müsste. Andererseits ist zu beachten, dass das Gesetz nicht die bereits eingetretene Tatsache der Verhinderung des Fortkommens für massgebend erachtet, sondern dass die Möglichkeit des Schadens bereits ausreicht, den Ersatzanspruch zu begründen. Das Geschlecht des Verletzten bleibt für den Ersatzanspruch gemäss § 1326 grundsätzlich ohne Bedeutung. Wenn das Gesetz auf Personen weiblichen Geschlechts besonders aufmerksam macht, so nur aus dem Grunde, weil bei diesen die äussere Erscheinung von besonderer Wichtigkeit sein kann.

Wer kann nun die bisher erwähnten Ansprüche der §§ 1325 u. 1326 geltend machen? Dass der besondere Anspruch aus § 1326 nur der verunstalteten Person selber zusteht, ist nicht bestritten, geht auch aus dem eindeutigen Wortlaut des Gesetzes hervor. Wie steht es aber bei § 1325? Was hier die Heilungskosten anbetrifft, so ist ersatzberechtigt jeder, der sie bestritten hat, dies geht daraus hervor, dass das Gesetz nur sagt „bestreitet die Heilungskosten", ohne die Person des Ersatzberechtigten zu nennen. Alle anderen Ansprüche des § 1325 stehen in erster Reihe dem Verletzten selber zu, was das Gesetz durch die Worte „ersetzt ihm", „bezahlt ihm" — nämlich dem Verletzten — deutlich ausdrückt. Ob trotz dieses m. E. recht klaren Wortlautes des Gesetzes auch dritte Personen diese Ansprüche stellen können, ist bestritten, wird aber von der herrschenden Lehre bejaht [2]). Hat also z. B. der verletzte Gatte in dem

1) Klang zu § 1326.
2) Klang § 1325 III 5; Ehrenzweig § 392; Mayr § 411 Anm. 9.

Geschäfte seiner Gattin Dienste geleistet, und muss sie nun eine Hilfskraft nehmen, so kann sie die Kosten dafür vom Verpflichteten ersetzt verlangen. Ebenso muss der Verletzer eines Berufstänzers der Tanzpartnerin des Verletzten, die, solange dessen Heilung dauert, das Einkommen entbehren muss, das sie durch gemeinsames Auftreten mit ihm als Tanzpaar bezog, Ersatz leisten [1]). Zu besprechen bleibt nunmehr noch der Umfang des Schadensersatzes bei Tötung [2]). § 1327 ABGB, der gemäss § 1 Abs. 1 KG hier zur Anwendung kommt, bestimmt: Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch den Hinterbliebenen, für deren Unterhalt der Getötete nach dem Gesetze zu sorgen hatte, das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden.

Zu ersetzen sind also in erster Reihe „alle Kosten", dazu gehören ausser den Kosten einer evtl. versuchten Heilung — die ausserdem schon auf Grund des § 1325 ersetzt werden müssen —, die Kosten für das dem Stande und dem Vermögen des Verstorbenen angemessene Begräbnis, als da sind die Kosten des ortsüblichen Leichenschmauses, Kosten für Trauerkleidung, Kosten der Reise zum Begräbnis, soweit es sich um entsprechend nahe Angehörige handelt und zwar ohne Rücksicht darauf, wem sie erwachsen.

In zweiter Reihe billigt das Gesetz Ersatz des „Entgangenen" zu. Entgangen ist nach h. M. alles, was die Hinterbliebenen erhielten, wenn der Getötete nicht getötet worden wäre, nicht nur der Unterhalt. Entgangen ist daher auch, was die Hinterbliebenen von dem Getöteten ausserhalb seiner Unterhaltspflicht erhalten hätten, z. B. ein bereits in Aussicht gestellt gewesenes Geschenk, aber auch regelmässig sich wiederholende Leistungen, die der Getötete über seine Unterhaltspflicht hinaus zu machen gewohnt war, ferner auch Leistungen von dritter Seite, die die Hinterbliebenen nun deshalb nicht mehr erhalten, weil der Getötete nicht mehr am Leben ist, auch wenn sie keinen Anspruch darauf hatten.

Wer ist berechtigt Ersatz des „Entgangenen" zu verlangen? Die Antwort gibt das Gesetz selber, berechtigt sind alle, für deren Unterhalt der Getötete nach dem Gesetze zu sorgen hatte, unabhängig davon, ob die Berechtigung auf Unterhalt bereits zur Zeit der Verletzung bestand. Den Anspruch aus § 1327 kann also auch die Gattin erheben, die den Verletzten erst nach der Verletzung geheiratet hat.

Darüber hinaus haben aber nach herrschender Lehre, ebenso wie zu § 1325 erwähnt, auch andere Personen Ersatzansprüche

1) Beispiele von Klang § 1325 III 5, weitere Beispiele ebendort.
2) cf. hierzu Klang § 1327 II 1ff., Krasnopolski S. 223 ff.

auf Grund der allgemeinen Bestimmung über Schadensersatz. Es können also auch solche Personen, die nicht auf Grund Gesetzes unterhaltsberechtigt sind und daher den Anspruch aus § 1327 auf das Entgangene nicht haben, nach allgemeinen Grundsätzen Schadensersatz fordern, also insbesondere solche, denen der Getötete den Unterhalt tatsächlich gewährte, ohne dazu verpflichtet zu sein.

d) Tschechoslovakei.

Was den Umfang des Schadensersatzes im tschechoslovak. Recht anbetrifft, so kann auf die Ausführungen zum österr. Recht verwiesen werden, da die tschechoslovak. Vorschriften mit den österr. übereinstimmen (cf. § 30 Abs. 1 bis 4 tschechoslovak. Luftgesetz; § 1323, 1325, 1326, 1327 österr. ABGB) [1]. Eine Abweichung liegt aber m. E. vor und zwar was den Ersatz des Schadens bei Körperverletzung anbetrifft. Hier spricht nämlich das tschechoslovak. Recht nur davon, dass dem Verletzten die Heilungskosten, der entgangene oder, wenn der Beschädigte zum Erwerbe unfähig ist, auch der künftig entgehende Verdienst zu ersetzen ist. Ich möchte hieraus schliessen, dass der Ersatz auch tatsächlich nur dem Verletzten zusteht und keiner anderen Person, wie es im Gegensatz hierzu von der österr. Lehre für das österr. Recht angenommen wird [2].

e) Frankreich.

Wenn wir nach dem Umfang des Schadensersatzes im französischen Recht fragen, so müssen wir feststellen, dass das franz. Recht uns auf diese Frage keine solche Antwort gibt, wie etwa das österr. oder das deutsche Recht. Das französische Luftfahrtgesetz vom 31. 5. 1924 spricht nur von Schäden, ohne zu bestimmen, was die ersatzpflichtigen Personen im Einzelnen zu ersetzen haben. Auch der Code civil kennt keine unserem § 844 BGB (um ein Beispiel zu nennen) gleichlautende oder ähnliche Vorschrift.

Art. 1149 Code civil sagt einfach: Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte pu'il a fait et du gain dont il a été privé; und Art. 1382 spricht überhaupt nur aus, dass: Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le reparer.

Wir können aus diesen Bestimmungen nur so viel entnehmen, dass das franz. Recht Wiedergutmachung des ganzen eingetretenen

1) cf. Diwald S. 490.

2) cf. dagegen den abweichenden Wortlaut des § 1325 österr. ABGB und die Auslegung der h. L. dazu S. 61ff. der Arbeit.

Schadens zulässt, und zwar kann der Schaden (dommages-intérêts) sich einmal aus dem erweislich erlittenen Verlust (damnum emergens), zum andern aus dem entgangenen Gewinn (damnum cessans) zusammensetzen [1]). Hierbei wird es sich naturgemäss in erster Reihe um materielle Schäden handeln, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Schaden fest bestimmt sein muss, da ein nur evtl. Schaden nicht genügt [2]). Es taucht nun die Frage auf, ob der Ersatzberechtigte auch Ersatz des immateriellen Schadens verlangen kann. Das franz. Recht gibt auf diese Frage keine Antwort, trotzdem hat sich in Rechtslehre und Rechtsprechung die Ansicht herausgebildet, dass ausser dem Ersatz für materielle Schäden Ersatz für immaterielle Schäden zu leisten ist [3]).

f) Polen.

Die polnische Verordnung vom 14. 3. 1928 über das Luftschiffahrtsrecht hat über den Umfang des Schadensersatzes keine Bestimmungen getroffen. Wir sind also gezwungen, auf das allgemeine bürgerliche Recht zurückzugehen und müssen hierbei die Einteilung Polens in verschiedene Rechtsgebiete berücksichtigen (S. 51 ff.).

Soweit das österr. Recht zur Anwendung zu kommen hat, haften die ersatzpflichtigen Personen bei Sachbeschädigungen für volle Genugtuung, d. h. der Ersatz betrifft nicht nur den erlittenen Schaden, sondern auch den entgangenen Gewinn (§ 1323 ABGB). Bei Körperverletzung ergibt sich der Umfang des Schadensersatzes aus den §§ 1325, 1326, 1327 ABGB. Es braucht an dieser Stelle nicht nochmals auf die Einzelheiten eingegangen zu werden, da wir bereits auf Seite 60 ff. der Arbeit ausführlich darüber gesprochen haben.

Für den Geltungsbereich des russischen Zivilkodex ist über den Umfang des Schadensersatzes zu sagen, dass der Ersatzpflichtige sowohl den tatsächlich erlittenen Schaden und den entgangenen Gewinn, als auch materielle wie immaterielle Schäden zu ersetzen hat [4]). Für den Geltungsbereich des Code Napoleon sei auf die S. 63 ff. gemachten Ausführungen verwiesen [5]).

Im Geltungsbereich des deutschen BGB sind die §§ 249 ff. und ausserdem die §§ 842, 843, 844, 845, 847 heranzuziehen.

1) cf. Crome Bd. 2 § 288 S. 280 ff.; Ripert III Nr. 247.

2) Cour de Cassation 1. 5. 25 (DP 1925 I 209).

3) Crome § 415 Anm. Ia, Planiol Nr 252, 868, Ripert III Nr. 131, Nimes 2. 1. 1855 (DP 1855 II 161), Caen 24. 4. 1855 (DP 1855 II 177). Cour de cassation 22. 3. 1904 (DP 1904 I 449 dazu Anm. v. M. Planiol) Paris 12. 1. 1904 (DP 1904 II 157), Rouen 25. 11. 1905 (DP 1906 II 55), Chambéry 25. 6. 1907 (DP 1907 II 379).

4) Über die Einzelheiten cf. Klibanski Bd. 1 S. 245 ff.

5) cf. auch Kaftal "Lotnictwo a prawo cywilne" S. 83 ff.

In der Regel ist Naturalrestitution zu leisten, d. h. es ist der Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Es besteht aber auch die Möglichkeit für den Ersatzberechtigten bei Körperverletzung oder Sachbeschädigung sofort auf Geldersatz zu klagen. Besondere Ersatzansprüche ergeben sich aus dem § 842 ff. Danach ist z. B. bei Körperverletzung nicht nur der erweislich entgangene Arbeitsgewinn zu ersetzen, sondern es muss auch die gesammte dauernde Aufhebung oder Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit und des Fortkommens ausgeglichen werden (§ 842). Ist infolge der Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung die Erwerbsfähigkeit des Verletzten aufgehoben oder vermindert oder tritt eine Vermehrung der Bedürfnisse ein, so ist Ersatz dieses Schadens durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten (§ 843). Ausserdem billigt das Gesetz im § 847 dem Verletzten eine billige Entschädigung in Geld zu für den Schaden, der nicht Vermögensschaden ist (Schmerzensgeld). Bei Tötung hat der Ersatzpflichtige ausser den Bestattungskosten (§ 844 Abs. 1) auch noch Ersatz für den Verlust des Unterhalts zu leisten (§ 844 Abs. 2). Die Bestattungskosten, die naturgemäss den Verhältnissen des Getöteten entsprechend sein müssen, sind — wie das Gesetz sagt — demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt sie zu tragen. Zu diesen Personen gehören nicht nur solche, die kraft Gesetzes verpflichtet sind, sondern es genügt jede rechtlich bedeutsame Verpflichtung. Was den Ersatzanspruch für verlorenen Unterhalt anbetrifft, so muss der Getötete kraft Gesetzes unterhaltspflichtig gewesen sein, bezw. zu den Ersatzberechtigten in einem Verhältnis gestanden haben, kraft dessen er unterhaltpflichtig werden konnte. Welches im Einzelnen zum Unterhalt verpflichtende Verhältnisse sind, darüber sind die Ausführungen auf S. 43 ff. der Arbeit zu vergleichen. Schliesslich hat der Ersatzpflichtige im Falle der Tötung, der Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung demjenigen Ersatz zu leisten, dem der Verletzte kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten im Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war, und zwar für die entgangenen Dienste (§ 845). Ersatzberechtigt ist namentlich der Ehemann wegen Verletzung der Ehefrau (§ 1356 Abs. 2), die Eltern wegen Verletzung ihrer Kinder (§ 1617).

E. Begrenzung, Milderung und Ausschluss der Haftung.

a) Deutschland.

1. Begrenzung durch Höchstbeträge.

Um den Haftpflichtigen den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zu erleichtern, hat das LuVG gewisse Höchst-

grenzen der Haftung festgesetz und ist damit dem Vorbild des Kraftfahrzeuggesetzes gefolgt. Die Begrenzung in der Höhe der Haftung tritt sowohl für Personen- wie für Sachschaden ein. Bei Tötung oder Verletzung einer Person haftet der Ersatzpflichtige gemäss § 23 Abs. 1 Ziff. 1 bis zu 25000 RMk. Kapital oder bis zu 1500 RMk. Jahresrente.

Bei Tötung oder Verletzung mehrerer Personen durch dasselbe Ergebnis erhöht sich die vorher genannte Höchstsumme auf insgesamt 75000 RMk. Kapital oder 4500 RMk. Jahresrente, wobei — wie das Gesetz sagt — („unbeschadet der Grenze in Ziffer 1") zu beachten ist, dass der einzelne Ersatzberechtigte nicht mehr als 25000 RMk Kapital oder 1500 RMk Jahresrente erhält. Es muss sich, um die Anwendung von § 23 Abs. 1 Ziff. 2 zu ermöglichen, um dasselbe Ereignis handeln, durch das mehrere getötet oder verletzt sind. Nach Bredow-Müller[1]) ist Ereignis gleichbedeutend mit Betriebsvorgang. Mit Recht macht aber Volkerding[2]) darauf aufmerksam, dass diese Gleichsetzung nicht ganz berechtigt ist. Lässt z. B. jemand während eines Fluges einen Gegenstand aus dem Flugzeug fallen, dessen Fallrichtung durch die Schnelligkeit des Fahrzeuges beeinflusst wird, so ist der Betriebsvorfall, der den Unfall verursacht hat, das Fliegen selbst. Während eines Fluges können aber mehrere Unfälle entstehen, die alle auf verschiedenen Ereignissen aber auf demselben Betriebsvorgange beruhen. Wann dasselbe Ereignis im Sinne des Gesetzes vorliegt, wird man daher nur von Fall zu Fall entscheiden können. Eine Gleichstellung mit Betriebsvorgang lässt sich jedenfalls nicht rechtfertigen. Bei Sachbeschädigung beträgt die Haftungshöchstsumme 5000 RMk. und zwar ohne Unterschied ob eine oder mehrere Sachen durch dasselbe Ereignis beschädigt worden sind (§ 23 Abs. 1 Ziff. 3).

Ergeben nun die Ersatzansprüche, die auf Grund der §§ 21, 22 geltend gemacht werden, höhere Summen als die vorher erwähnten Höchstsummen, so muss eine Verminderung stattfinden. Handelt es sich um der Art nach gleiche Ansprüche, — entweder Kapitalanspruch oder nur Rentenanspruch —, so wird die Herabsetzung keine Schwierigkeiten bieten. Wie aber, wenn beide Ansprüche zusammentreffen? Die h. M., der ich mich anschliesse, lässt eine Herabsetzung des Rentenbetrages eintreten[3]), und zwar tritt diese Herabsetzung des Rentenbetrages um den Hundertsatz

1) S. 266, ebenso Kickstat S. 101.

2) S. 62.

3) Eger II S. 349, Isaac S. 336, Bredow-Müller S. 266.

ein, den das zu erstattende Kapital von dem Haftungshöchstsatz ausmacht [1]).

Für den Fall, dass die Entschädigung für Personen — oder Sachschäden beim Vorhandensein mehrerer Berechtigter, die im § 23 angegebenen Höchstsummen übersteigen, tritt gemäss § 23 Abs. 2 eine Herabsetzung in der Weise ein, dass sich die einzelnen Entschädigungen so verringern, wie ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrage steht [2]). Die gleiche Herabsetzung tritt auch dann ein, wenn zwar nur eine Person getötet ist, aber mehrere Personen wegen entzogenen Unterhalts (§ 21 Abs. 2) Schadensersatz verlangen.

Bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten (§ 20 Näheres etwas später) ist nach h. M. [3]) zunächst der geltend gemachte Höchstbetrag nach allgemeinen Grundsätzen zu teilen, unabhängig davon, ob er die Haftungshöchstsumme überschreitet. Uberschreitet nunmehr noch der dem Ersatzberechtigten zuerkannte Teil des geltendgemachten Höchstbetrages die gesetzliche Haftungshöchstsumme, so ist er auf diese Summe herabzusetzen [4]).

2. Milderung und Ausschliessung der Haftung kraft Gesetzes bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten.

In § 20 bestimmt das LuVG, dass § 254 BGB Anwendung finden soll, wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat. Mit der h. M. ist zu sagen, dass von einem Verschulden des Verletzten nur in uneigentlichem Sinne die Rede sein kann, da er durch sein Verhalten nicht andere, sondern sich selbst verletzt [5]). Unter Verschulden in diesem Zusammenhange wird man daher mit Enneccerus [6]) die Vernachlässigung

1) Beispiel: Sind an Bestattungskosten 250 RMk. Kapital zu ersetzen, und würde ausserdem eine Rente in voller Höhe von 1500 RMk. zugebilligt werden sollen, so ist der Rentenbetrag um 15 RMk. auf 1485 RMk. herabzusetzen. Beweis: 250 RMk. Kapital von 25000 RMk. Höchstsumme gleich 1%; 1% von 1500 RMk. Rente gleich 15 RMk.

2) Beispiel: Sind durch dasselbe Ereignis 5 Personen verletzt, deren einzelne Schäden 40000, 30000, 25000, 20000 und 5000 RMk. betragen, so sind die Schäden über 25000 RMk. zunächst auf 25000 RMk. herabzusetzen (§ 23 Abs. 1 Ziff. 1). Dann ergeben die Schäden zusammen eine Summe von 100000 RMk. Diese Summe steht zur Höchstsumme von 75000 RMk (§ 23 Abs. 1 Ziff. 2) im Verhältnis von 4 : 3. Die einzelnen Ansprüche sind demnach um 1/4 herabzusetzen und betragen 18750, 18750, 18750, 15000 u. 3750 RMk.

3) RGE Bd. 87 S. 402, Bredow-Müller S. 267/68, Kiekstat S. 103, Volkerding S. 63.

4) And. A. Isaac S. 336, der die Teilung des Schadens erst nach dessen Herabsetzung auf die gesetzliche Höchstsumme vornehmen will.

5) cf. Enneccerus § 236 Nr. 1.

6) ebendort.

der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, durch welche der eigene Schaden hätte abgewandt werden können, zu verstehen haben. Diese Vernachlässigung kann einmal darin bestehen, dass der Verletzte den Schaden mitverursacht hat (§ 254 Abs. 1), ferner darin, dass er es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern und endlich darin, dass er es versäumt hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen (§ 254 Abs. 2).

Verletzter im Sinne des Gesetzes ist derjenige, dessen Körper, Gesundheit oder Sache beschädigt wurde. Da aber das Gesetz auch den nur mittelbar geschädigten Personen — Träger der Bestattungskosten, Unterhaltsberechtigte — Schadensersatzansprüche zubilligt, so muss man auch diese Personen zu den Verletzten im Sinne des § 20 (§ 254 BGB) zählen[1]). Mit Recht sagt aber Kickstat[2]), dass sich das Verschulden der letztgenannten Personen immer nur auf die Zeit nach dem Unfall wird erstrecken können. Die gegenteilige Ansicht Bredow-Müller's (S. 247), die den mittelbar Geschädigten auch das Verschulden des unmittelbar Verletzten und zwar naturgemäss anrechnen wollen, ist nicht zutreffend. Dies ergibt sich daraus, dass das LuVG wie wir sahen, die Schadenersatzpflicht erschöpfend regelt, eine dem § 846 BGB, der die Anwendung des § 254 auch auf die nur mittelbar Geschädigten vorschreibt, entsprechende Vorschrift fehlt[3]).

Als weitere Person, deren Verschulden ausser dem des Verletzten von Bedeutung ist, kommt noch kraft ausdrücklicher Vorschrift in § 20 Abs. 2 diejenige in Frage, die die tatsächliche Gewalt über die beschädigte Sache ausgeübt hat. Hierbei ist nur die Tatsache der Gewaltausübung massgebend, unabhängig davon, ob die Ausübung der tatsächlichen Gewalt auf Anordnung des Beschädigten erfolgt ist oder nicht.

Endlich ist noch kraft ausdrücklicher Vorschrift (§ 254 Abs. 2 Satz 2, § 278) dem Verschulden des Verletzten dasjenige seiner Erfüllungsgehilfen gleichzustellen. Hierbei ist mit der h. M. zu sagen, dass § 278 nicht etwa nur auf die Fälle des § 254 Abs. 2 Anwendung zu finden hat, sondern in gleicher Weise auf § 254 Abs. 1, denn es ist nicht einzusehen, warum das Verschulden der Erfüllungsgehilfen dem Verschulden des Verletzen gleichzustellen ist, wenn es sich um Nichtabwendung oder Nichtminderung des Schadens handelt, diese Gleichstellung aber nicht bei der Mitverursachung des Schadens gelten soll[4]).

1) Bredow-Müller S. 247.
2) S. 107.
3) so Kickstat S. 107.
4) Enneccerus § 236 Nr. 3 Anm. 12, RGE Bd. 62 S. 108, Bd. 75 S. 258, Planck § 254 Note 5.

Was in diesem Zusammenhange die Frage anbetrifft, ob die Anwendung des § 278 innerhalb des § 254 nur für die Fälle vorgeschrieben ist, in denen schon eine Verbindlichkeit des Beschädigten bestand, in deren Erfüllung die Vertreter oder Gehilfen sich schuldhaft verhielten, oder ob die Verweisung auf § 278 in § 254 besagt, dass der Verletzte sich das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen oder seiner Vertreter allgemein anrechnen lassen muss, unabhängig von dem Bestehen einer Verbindlichkeit, möchte ich im letzteren Sinne entscheiden[1]). „Wollte man die erstere enge Auslegung für zutreffend halten, so wäre die Vorschrift des § 254 für das grosse Gebiet der Deliktshaftung wertlos, auch ist es nicht angängig, dass der Verletzte den durch einen Dritten und die eigenen Gehilfen verschuldeten Schaden dem Dritten allein aufbürdet, das würde keinesweg der Billigkeit entsprechen“[2]).

Die Verpflichtung zum Schadensersatzes, sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes, hängt gemäss § 254 Abs. 1 BGB von den Umständen, inbesondere davon ab, in wie weit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist.

Da der Betriebsvorgang des Luftfahrzeugs für den Halter das haftungbildende Moment ist, so muss, dem vorher Gesagten entsprechend, dieser vom Halter zu vertretende Betriebsvorgang der Vernachlässigung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt des Beschädigten (Verschulden im weiteren, dem Zweck des § 254 entsprechenden, Sinn) gegenübergestellt werden. Wollte man bei dieser Wertung der Bedingungen für den Schaden nur den reinen Betriebsvorgang heranziehen, so wäre es schwierig festzustellen, auf welcher Seite das Verschulden im weiteren Sinne überwiegend ist. Es ist darum erforderlich, wie Bredow-Müller (S. 251) sagen, in Bezug auf den Betriebsvorgang das Moment der Gefährlichkeit heranzuziehen. „Insbesondere ist zu prüfen ob die Betriebsgefahr eine gewöhnliche oder erhöhte war, ob sie in vollem Umfange zur Wirksamkeit gekommen oder etwa noch durch besondere Umstände gesteigert worden ist.“ Alsdann ist zu prüfen, in welchem Grade das Verhalten des Verletzten als Vernachlässigung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt aufzufassen ist. War dieses Verhalten, das sowohl vor wie nach dem Unfall eingetreten sein kann, eine Bedingung für die Entstehung des Schadens, so tritt Minderung oder Ausschluss

---

1) ebenso Enneccerus § 236 Nr. 2 Anm. 11, RGE Bd. 62 S. 108. — § 278 findet „entsprechende“ Anwendung.

2) RGE Bd. 77 S. 211, Bd. 79 S. 319, wollen statt § 278 den § 831 anwenden. Das bessere Ergebnis bringt doch wohl die entsprechende Anwendung von § 278.

der Haftung je nach den Umständen für den Ersatzpflichtigen ein. Wie gesagt wird auch ein völliger Ausschluss der Haftung durch das mitwirkende Verschulden des Verletzten eintreten können. Für das Reichshaftpflichtgesetz hat das Reichsgericht zwar die Möglichkeit eines gänzlichen Ausschlusses der Haftung mit der Begründung verneint, dass ein Unfall, der sich bei Berieb ereignet hat, niemals auf das Verschulden des Verletzten allein zurückzuführen sei, vielmehr jegliches Verhalten nur als mitwirkende Ursache in Betracht kommen könne [1]). Mit Recht führt aber Kickstat [2]) hierzu aus, dass bei dieser Ansicht des Reichsgerichts zu berücksichtigen ist, dass für das RHG der Begriff „Betrieb" durch das Erfordernis einer Verwirklichung einer eigentümlichen Betriebsgefahr eingeschränkt wird. Da aus diesem Grunde immer eine gewisse Gefahr vorliegt, kann ein Betriebsunfall immer nur für das Verschulden des Verletzten als mitwirkende Ursache, nicht als alleinige, in Betracht kommen. Bei der Begriffsbestimmung „Betrieb eines Luftfahrzeugs" haben wir auf die Gefährlichkeit ebenfalls Rücksicht genommen, aber doch nur in so weit, als es sich um Vorbereitungs- oder Abschlusshandlungen handelt. Der Ansicht des Reichsgerichts können wir also auch nur für die Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen zustimmen, im übrigen ist sie für das LuVG abzulehnen. Würde z. B. ein Fluggast ohne Erlaubnis in die Handhabung des Luftfahrzeugs durch den Führer eingreifen und dadurch einen Unfall hervorrufen, so wäre das Verschulden des Verletzten (Fluggastes) als alleinige Ursache des Betriebsunfalles anzusehen, eine Haftung des Halters entfiele.

3. Vertragliche Ausschliessung der Haftung (sogenannte Enthaftungsklausel).

In der Praxis ist es heute regelmässig üblich durch besondere Beförderungsbedingungen die Haftung für jeglichen Schaden, gleich aus welchem Rechtsgrunde, auszuschliessen. Es fragt sich ob eine solche Enthaftungsklausel zulässig ist oder nicht. Das LuVG hat zu dieser Frage nicht Stellung genommen im Gegensatz zum RHG, das in seinem § 5 dem Unternehmer jeglichen Ausschluss der gesetzlichen Haftung durch Verträge verbietet. Die h. M. hat hieraus geschlossen, dass eine Enthaftungsklausel im Luftverkehr grundsätzlich zulässig ist, dies um so mehr, als auch der Entwurf ausspricht: „Das Recht des Halters, seine Haftpflicht in den zulässigen Grenzen durch besondere Abmachungen einzuschränken wird nicht berührt". Was die

1) RGE in JW 1905 S. 77, Gruch. Bd. 48 S. 914, Eger S. 209.
2) S. 109.

Zulässigkeit der Enthaftungsklausel anbetrifft, so wird man der h. M. zustimmen können, es fragt sich nur, ob solchen Klauseln in jedem Falle Rechtswirksamkeit zukommt. Denn trotz Zulässigkeit besonderer Abmachungen, die die Haftung beschränken oder ausschliessen, wird man doch weiterhin zu prüfen haben, in welchem Umfang ein solcher Ausschluss rechtswirksam ist. Als Grenze ist § 138 BGB heranzuziehen, d. h. es wird zu prüfen sein, ob die Aufnahme einer Enthaftungsklausel im Luftverkehr unsittlich und daher nichtig ist. Diese Frage ist in erster Instanz von dem Amtsgericht in Emden [1]) auf Grund folgenden Tatbestandes entschieden worden: Im Sommer 1925 hatte eine Luftverkehrsgesellschaft auf der Insel Borkum Rundflüge für die Badegäste gegen Entgelt veranstaltet. Ein Rechtsanwalt hatte sich an einem solchen Rundflug beteiligt und war infolge eines Unfalls verletzt worden. Der Klage auf Schadensersatz begegnete die betreffende Luftverkehrsgesellschaft mit dem Einwand, dass die Haftung auf Grund der Beförderungsbedingungen ausgeschlossen sei.

Das Amtsgericht gab trotzdem dem Klagbegehren des Rechtsanwalts statt, indem es u. a. ausführte, es verstosse gegen die guten Sitten, wenn die gesamten Luftverkehrgesellschaften übereinstimmend die Enthaftungsklausel in die Beförderungsbedingungen aufnähmen; zumal gerade durch die Beteiligung der Fluggäste die Luftverkehrsgesellschaften wirtschafflich erhalten würden. Diese vom Amtsgericht gegebene Begründung zeigt nahe Verwandtschaft mit den vom Reichsgericht betr. der Freizeichnungsklausel im Speditionsgewerbe ausgesprochenen Rechtsgedanken. Als sittenwidrig sieht das Reichsgericht eine Abmachung an, deren Zweck dem ethischen Empfinden eines Volkes in so hohem Masse widerspricht, dass eine durch sie hervorgerufene rechtliche Bindung nicht anerkannt werden kann. Unter diesem Gesichtspunkte hat das Reichsgericht in seinen Entscheidungen Bd. 99 S. 107, Bd. 103 S. 83ff. ausgesprochen, dass ein Vertrag zwischen einer ganzen Gruppe von Spediteuren eines Bezirkes und anderen Personen, die gezwungen sind, sich dieser Spediteure zu bedienen, gegen die guten Sitten verstösst und daher nichtig ist, wenn in diesem Vertrage die Gefahrtragung für die vom Spediteur zu besorgenden Sachen den Vertragsgegnern allein aufgebürdet wird und diese auf alle Schadensersatzansprüche verzichten, denn hierin liegt ein Missbrauch der Monopolstellung der Spediteure. Ist vorstehender vom Reichsgericht ausgesprochener Rechtsgedanke auf den Luftverkehr anwendbar? Das Landgericht Aurich [2]), das auf Grund der

1) Urteil vom 4. 3. 26 Abdruck ZLR Bd. 1 Heft 1 S. 55ff.
2) Urteil vom 28. 7. 26 ZLR Bd. 1 Heft 2/3 S. 222ff.

Berufung gegen das Emdener Amtsgerichtsurteil zu entscheiden hatte, hob das erste Urteil auf und wies die Klage des Rechtsanwalts ab. Nach der Ansicht des Landgerichts ist das Publikum z. Zt. — nämlich im Jahre 1925 — noch keineswegs so dringend und ausschliesslich auf die Benutzung des Luftweges angewiesen, dass eine Abwälzung der Haftung als eine unsittliche Ausbeutung einer wirtschaftlichen Monopolstellung anzusehen ist [1]). Dass die Luftverkehrsgesellschaften heute längst eine Monopolstellung einnehmen, ist kaum zu bestreiten, dies geht schon daraus hervor, dass gemäss § 11 LuVG „jedes Luftverkehrsunternehmen das gewerbsmässig Personen oder Sachen durch Luftfahrzerge befördert, der staatlichen Genehmigung bedarf, die zu versagen ist, wenn kein Bedürfnis besteht [2])". Kann man aber heute schon von einer Zwangslage der Allgemeinheit sprechen, d. h. kann man heute schon sagen, die Allgemeinheit ist nach der Entwicklung des Luftverkehrs auf die Benutzung der Luftverkehrsunternehmen angewiesen? M. E. wird es überhaupt schwierig sein, den Zeitpunkt zu finden, an dem eine Zwangslage der Allgemeinheit im vorher genannten Sinne vorliegt, da ja stets — was wohl auf einige Jahrzehnte hinaus noch gelten wird — andere Verkehrsmittel wie Eisenbahnen, Schiffe usw. vorhanden sind. Wollte man aber heute schon, wie Volkerding es tut [3]), das Vorliegen einer Zwangslage der Allgemeinheit in gewissem Sinne bejahen, nämlich in dem Sinne, dass das Publikum bereits auf die Benutzung der Luftfahrzeuge wegen der ihnen eigenen Schnelligkeit angewiesen ist, so wird man trotzdem auch wirtschaftliche Momente heranziehen müssen. Sowohl die deutsche Flugzeugindustrie, als auch die deutschen Luftverkehrsunternehmen bedürfen einer weitgehenden Unterstützung, um ihre Stellung, die sie in jahrelangem Ringen so-

---

1) Gleicher Ansicht Tauber in JW. 1927 S. 162 ebenso RGE i. JW. 1927 S. 2210 ff. das Reichsgericht nahm hier zu einer Schadensersatzklage Stellung, die auf Grund eines Unfalles aus dem Jahre 1925 erhoben war. Nach Ansicht des RGs. wurde damals noch wenig geflogen, von einer Zwangslage der Allgemeinheit, die durch die Monopolstellung der Luftverkehrsgesellschaften ausgenutzt wird, konnte demnach noch nicht gesprochen werden. cf. ferner Urteil des Landgerichts I Berlin vom 14. 6. 1927 (ZLR Bd. 1 Heft 4 S. 298/9). „Der Ansicht des Klägers, dass der Ausschluss der Haftung als sittenwidrig nichtig sei, kann nicht beigetreten werden. Einmal hat die Beklagte kein Verkehrsmonopol; es steht jedem frei, ob er für eine Reise das Flugzeug oder die Eisenbahn benutzen will; wählt er das Flugzeug, so tut er dies nicht angesichts eines Zwanges, dem er sich infolge eines tatsächlichen oder rechtlichen Monopols unterwerfen muss, wie es bei der Reichsbahn für Landreisen oder bei den Spediteuren für Gütertransporte der Fall ist, sondern in vollem Bewusstsein der Gefahren, die er damit auf sich nimmt".

2) Tauber JW. 1927 S. 162, Volkerding S. 76.

3) Volkerding ebendort.

wohl im Inlande, wie im Auslande erworben haben, zu halten und weiter zu festigen. Unterstützung ist es gewiss aber auch, wenn man es den Luftverkehrsunternehmen nicht untersagt, ihre nach dem Gesetz äusserst strenge Haftung durch besondere Enthaftungsklauseln auszuschliessen [1]). Ferner wird zu berücksichtigen sein — worauf Döring [2]) treffend hinweist —, dass die Freizeichnung von der Haftpflicht selbst beim Vorliegen einer Monopolstellung dann keinen Verstoss gegen die guten Sitten bedeutet, wenn es sich nur um eine Unkosten-Frage handelt, d. h. wenn die Luftverkehrsunternehmen neben dem Ausschluss der Haftung dem Reisenden den Abschluss einer Versicherung zu günstigen Bedingungen als Zusatz zu seinem Beförderungsscheine anbieten [3]). Ich möchte daher die rechtliche Zulässigkeit einer Enthaftungsklausel, die die strenge Haftung des Luftverkehrsgesetzes beschränkt oder ausschliesst, bejahen [4]). Als weitere Frage wird nun geprüft werden müssen, inwieweit eine Enthaftungsklausel die Haftung für Verschulden, wie sie ja über das LuVG hinaus auf Grund der §§ 823 ff. BGB von Bedeutung werden kann (cf. § 29 LuVG) rechtswirksam auszuschliessen vermag. Die Möglichkeit einer Enthaftungsklausel hat das BGB ebensowenig ausgesprochen wie das LuVG. Trotzdem ist die rechtliche Zulässigkeit einer solchen Klausel nicht abzulehnen, denn der Tatbestand des § 823 erfordert zu seiner Erfüllung, dass der Ersatzpflichtige widerrechtlich gehandelt hat. Widerrechtlich ist eine Handlungsweise aber dann nicht, wenn der andere vorher auf eine Haftung verzichtet hat, und die Handlung daher dem Grade der Sorgfalt entspricht, die dem Halter nach dem Vertrage oblag [5]). In welchem Umfange kann der Gegner auf eine Haftung vorher verzichten? Die Antwort auf diese Frage können wir dem § 276 Abs. 2 entnehmen — er kann verzichten, soweit sich die Haftung nicht auf eigenen Vorsatz stützt. Damit steht der Gültigkeit einer Klausel, die die Haftung für Fahrlässigkeit — auch für grobe [6]) — ausschliesst nichts im Wege. Darüber hinaus erlaubt § 278 Abs. 2 noch, dass der Schuldner die Haftung für Vorsatz seines gesetzlichen Vertreters oder der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, ausschliessen kann. Zusammenfassend ist also zu sagen: Auch über das LuVG hinaus kann die Haftung und zwar für Verschuldung — es sei denn Vorsatz der haftpflichtigen Personen — von vornherein ausgeschlossen werden.

1) cf. Schreiber's scharfe Kritik an dem LuVG in Recht u. Wirtschaft S. 690.
2) Döring ZLR Bd. 1 Heft 2 S. 211.
3) cf. RGE i. JW. 1926 S. 570.
4) ebenso die h. M. cf. Bredow-Müller S. 234, Busse S. 10 ff., Kickstat S. 113.
5) cf. Reichsger. Komm. § 823 Vorb. IV; Staudinger § 823 Vorb. III b.
6) cf. RGE i. JW. 1927 S. 2210 ff.

Die rechtliche Zulässigkeit einer Enthaftungsklausel haben wir in den vorhergehenden Ausführungen bejaht. Wie steht es nun mit der Form einer derartigen Klausel? Irgendwelche Vorschriften sind hierüber nicht erlassen. Wir können also, indem wir uns auf allgemeine Grundsätze stützen, annehmen, dass die Enthaftung mündlich, schriftlich oder stillschweigend abgeschlossen werden kann. Weiterhin ist aber von grundlegender Bedeutung, dass der Haftungsausschluss stets vertraglich unter den Parteien vereinbart werden muss. Es ist zwar heute üblich, die Ausschlussklausel lediglich auf die Rückseite des Fahrscheins aufzudrucken, oder die auf einem besonderen Blatt abgedruckte Klausel dem Flugschein anzuheften, ohne den Fluggast besonders auf das Vorhandensein der Klausel aufmerksam zu machen. Allein hierin wird man keine rechtswirksame Ausschliessung der Haftung erblicken können, geschweige denn dann, wenn überhaupt nur in den Geschäftsräumen der Unternehmungen die Beförderungsbedingungen zum Aushang gelangen [1]). Am sichersten werden also die haftpflichtigen Personen gehen, wenn sie sich eine schriftliche Annahmeerklärung geben lassen, es genügt aber auch jede mündliche Äusserung, wenn sie eben nur deutlich ist. In welchem Umfange die Haftung ausgeschlossen ist, muss aus der Klausel selber entnommen werden können, wobei wie das RG [2]) sagt, für die Auslegung nur der erklärte Vertragswillen in Betracht kommt, und der Unternehmer die von ihm angebotenen Beförderungsbedingungen so gegen sich gelten lassen muss, wie sie der Fluggast nach Treu und Glauben und der allgemeinen Auffassung des Verkehrs verstehen dürfte.

Erwähnt wurde schon, dass auch ein stillschweigender Haftungsausschluss durchaus im Bereich der Möglichkeit liegt. Die Gültigkeit eines solchen stillschweigenden Ausschlusses der Haftung hat das RG [3]) bei der Tierhalterhaftung bejaht. Dasselbe muss auch für die Haftung für Luftverkehrsschaden gelten, so z. B. bei der unentgeltlichen Beförderung einer Person, ferner bei dem Personal. Alle diese Personen, die sich in Ausübung ihres Berufes, aus Sportbegeisterung oder aus Vergnügen eines Luftfahrzeuges bedienen, nehmen die Gefahren von vorneherein

---

1) ebenso Eger in Zeitschr. f. Eisenbahn- u. Verkehrsrecht Bd. 44 (1926) Heft 1 S. 28/29, Roer S. 85. cf. RGE i. Verkehrsrechtl. Rundschau Jahrg. 5 Nr. 7. — Fahrscheine als Legitimationspapiere sind nicht geeignet, Vermerke über Haftungsbeschränkungen usw. aufzunehmen, da der Ausgeber nach den Erfahrungen des tägl. Lebens nicht damit rechnen kann, dass der Benutzer sie zur Kenntnis nimmt. a. A. Döring ZLR Bd. I S. 212/3, der fordert, dass die Fluggäste die Beförderungsbedingungen zur Kenntnis nehmen, ansonsten die Unkenntnis zu ihren Lasten geht.

2) RGE i. JW 1927 S. 2211.

3) RGE Bd. 67 S. 431 ff.

freiwillig auf sich [1]). Trotzdem wird man wohl stets zu bedenken haben, dass auch der unentgeltlich beförderte Fluggast von dem Halter bezw. Führer des Fahrzeugs wenigstens ein gewisses Mass von Sorgfalt wird erwarten können [2]). Aus diesem Grunde wird in jedem Falle besonders genau zu prüfen sein, ob ausser der strengen Haftung nach dem LuVG auch die Verschuldenshaftung nach dem BGB rechtswirksam ausgeschlossen ist.

Nunmehr soll noch geprüft werden, welchen Personen gegenüber die Enthaftungsklausel von Wirksamkeit ist.

In erster Reihe naturgemäss dem unmittelbar Ersatzberechtigten (Verletzten) gegenüber, der den Verzicht geleistet hat. Nach h. M. aber auch noch darüber hinaus gegenüber den nur mittelbar Verletzten, d. h. gegenüber denjenigen Personen, die im Falle der Tötung des Verletzten kraft Gesetzes einen Anspruch auf Ersatz der Bestattungskosten haben, ferner gegenüber denjenigen Personen, die durch den Tod des Verletzten ihres Anspruchs auf Unterhalt verlustig gegangen sind [3]). Die Ansicht der h. M. ist mit Kickstat [4]) abzulehnen. Die Ansprüche der nur mittelbar Geschädigten stehen nicht dem unmittelbar Verletzten zu, sie werden auch nicht von ihm abgeleitet, sondern sind in ihrer Entstehung vollkommen selbständig auf Grund des Gesetzes. Man kann infolgedessen nicht sagen, von einem Ersatzanspruch der nur mittelbar Geschädigten sei keine Rede, wenn eine ausdrückliche oder stillschweigende Vereinbarung über den Ausschluss der Haftung vorher mit dem Getöteten getroffen war, weil eben in diesem Falle in der Person des Getöteten die Voraussetzungen für die Entstehungen eines Ersatzanspruches für Dritte gar nicht gegeben waren [5]). Bredow-Müller (S. 261) [6]) führen zur Begründung der gegnerischen Ansicht noch den § 20 LuVG an, nach welchem das mitwirkende Verschulden des Verletzten zu einer Verminderung auch der Ansprüche der nur mittelbar Berechtigten führen soll. Wir sahen aber, dass eine solche Auslegung des § 20 LuVG nicht möglich ist [7]). Ausserdem geben Bredow-Müller (S. 257) selber zu, dass in dem Falle der Bestattungskosten ein Einwirken des Verletzten auf diese Ansprüche nicht angängig ist. Warum soll in den anderen Fällen etwas anderes gelten, das ist nicht einzusehen [8]).

1) Bredow-Müller S. 261, 262.
2) hierauf macht mit Recht Kickstat S. 112 aufmerksam.
3) Bredow-Müller S. 261, Döring ZLR Bd. 1 Heft 2 S. 211/12.
4) S. 113/114.
5) so Reichsger. Komm. § 833 Note 7a, Bredow-Müller S. 261, RGE Bd. 65 S. 315 ff., Bd. 69 S. 186 ff.
6) ebenso Döring S. 212.
7) cf. das auf Seite 68 der Arbeit Gesagte.
8) gegen Bredow-Müller in diesem Falle auch Döring S. 212.

b) Schweiz.

Eine Begrenzung der Haftpflicht durch Festsetzung von Haftungshöchstsummen kennt das schweizer. Recht nicht. Die Haftung tritt nach ausdrücklicher Vorschrift unbeschränkt ein (Art. 26 BRB).

Andererseits kennt das schweizer. Recht (Art. 26 Abs. 4) aber eine gänzliche oder teilweise Befreiung von der Haftpflicht für zivilrechtliche Ansprüche, die der Richter im Falle des Selbstverschuldens des Geschädigten eintreten lassen kann. Was das Selbstverschulden des Geschädigten anbetrifft, so ist zunächst ebenso wie im deutschen Recht zu sagen, dass es sich hierbei gleichfalls nicht um ein Verschulden im technischen Sinne des Wortes handeln kann. „Denn eine rechtliche Verpflichtung, sich selbst vor Schaden zu bewahren besteht nicht. Das Selbstverschulden ist daher ein leichtsinniges Benehmen, welches von vernünftigen Menschen im eigenen Interesse vermieden wird oder vermieden werden sollte" [1]).

Worin dieses „leichtfertige Benehmen" bestehen kann, hat der BRB nicht ausgesprochen, man muss daher auf die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts und zwar auf Art. 44 OR zurückgehen. Dieses leichtfertige Benehmen kann sich einmal auf die Entstehung des Schadens — indem der Geschädigte entweder durch seine Handlungsweise den Schaden herbeigeführt, selbst verschuldet hat, oder es unterlässt, die schädlichen Folgen einer Handlung des Ersatzpflichtigen abzuwenden —, ferner aber auch auf die Verschlimmerung eines bereits eingetretenen Schadens beziehen [2]).

Das Gesetz spricht von Selbstverschulden des Geschädigten. Soll bei Mitverschulden ein Anschluss oder eine Milderung der Haftpflicht nicht eintreten? Das Eisenbahnhaftpflichtgesetz [3]) Art. 1 schliesst die Haftung des Inhabers der Eisenbahnunternehmung aus, wenn der Getötete oder Verletzte den Unfall verursacht hat. Das Bundesgericht hat hierzu verschiedentlich ausgesprochen [4]), dass das Selbstverschulden des Verletzten die Transportanstalt nur dann von der Haftpflicht befreit, wenn letztere kein Mitverschulden trifft, dass aber trotz konkurierendem Verschulden der Bahngesellschaft die Haftpflicht derselben durch das Selbstverschulden des Verletzten zu ermässigen ist. Diese Grundsätze

1) von Tuhr § 14 II.

2) cf. auch Art. 447 Abs. 2 OR (Frachtvertrag): „Als ein Verschulden des Absenders ist es zu betrachten, wenn er den Frachtführer von dem besonders hohen Wert des Frachtgutes nicht unterrichtet hat".

3) Bundesgesetz betr. die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. 3. 1905.

4) cf. die bei Schneider „Rechtsbuch der Schweiz" S. 922 unten mitgeteilten Entscheidungen.

möchte ich auch auf Art. 26 BRB übertragen, dies um so mehr, als Abs. 4 des genannten Artikels es dem Richter anheimgestellt hat, ob er eine gänzlich oder teilweise Befreiung von der Haftpflicht eintreten lassen will.

Der BRB spricht in Art. 26 von Selbstverschulden des Geschädigten. Wer ist Geschädigter im Sinne des Gesetzes? In erster Reihe derjenige, dessen Körper oder Sache Schaden erlitten hat (Art. 26 Abs. 1).

Weiterhin wird man aber zu den Geschädigten im Sinne der Vorschrift alle diejenigen Personen rechnen müssen, die ausser dem unmittelbar Verletzten einen Schadensersatzanspruch haben, so die Träger der Bestattungskosten, ferner diejenigen, die durch den Tod einer Person ihren Versorger verloren haben und schliesslich auch noch die Angehörigen (in dem S. 59 der Arbeit angegeben w. S.), denn wenn das Gesetz allen diesen Personen Ersatzansprüche zubilligt, so ist nicht einzusehen, warum ein Verschulden derselben unbeachtlich bleiben soll.

Gleichgültig muss es bleiben, ob das Verschulden auf Seiten der nur mittelbar Verletzten oder auf Seiten der unmittelbar Verletzten liegt, da eine gegenteilige Auslegung, wie wir sie im deutschen Recht antrafen, für das Schweizer. Recht nicht gegeben ist. Zu prüfen bleibt noch, ob ausser dem Selbstverschulden des Verletzten und der anderen Geschädigten gleichfalls das Verschulden der Hilfspersonen dieser Geschädigten zu berücksichtigen ist. Diese Frage, die von v. Tuhr[1]) für dass allgemeine bürgerl. Recht (Art. 44 OR) bejaht wird, obwohl dort sehr bestritten, ist von dem BRB nicht beantwortet worden. Gegenüber dem klaren Wortlaut des Gesetzes, das in Art. 26 nur von dem Selbstverschulden des Geschädigten spricht, erscheint es sehr zweifelhaft auch das Verschulden seiner Hilfspersonen zu berücksichtigen.

Was des Weiteren den vertraglichen Ausschluss der Haftung anbetrifft, so ist zunächt zu bemerken, dass das Schweizer. Recht hierüber ebenso wie das deutsche Recht keine Bestimmung getroffen hat. Auch hier sind wiederum die allgemeinen bürgerl. rechtl. Grundsätze anzuwenden, auf die ja durch Art. 31 des BRB besonders verwiesen wird.

Dritt-Personen gegenüber ist eine Beschränkung der Haftung oder ein völliger Ausschluss schlechthin unmöglich. Jeder Bekanntmachung in dieser Richtung wäre also ohne weiteres die Rechtswirksamkeit zu versagen.

Anders verhält es sich aber gegenüber denjenigen Personen, mit denen der Haftflichtige in einem mit dem Luftverkehr zusammenhängenden Vertragsverhältnis steht. Da nämlich im

1) § 14 II.

OR, das wie erwähnt gemäss Art. 31 BRB für die Haftpflicht aus dem Luftverkehr als ergänzendes Recht gilt, ebenso wie im deutschen Schuldrecht, Vertragsfreiheit herrscht, gilt Art. 26 BRB bezügl. der Haftung gegenüber denjenigen Personen, mit denen der Ersatzpflichtige in einem Vertragsverhältnis steht, nur als sogenanntes dispositives Recht, das durch Parteivereinbarung abgeändert werden kann[1]). Zu beachten ist aber, dass eine solche Abänderung durch Parteivereinbarung nur innerhalb der Schranken der allgemeinen Rechtsordnung angängig ist.

Eine solche Schranke befindet sich in Art. 100 Abs. 2 OR, der eine zum Voraus getroffene Vereinbarung, wonach die Haftung für rechtswidrige Absicht oder grobe Fahrlässigkeit ausgeschlossen sein würde, für nichtig erklärt. Ja selbst der Ausschluss der Haftung für leichtes Verschulden kann unter Umständen nichtig sein. Art. 100 Abs. 2 OR bestimmt nämlich, dass ein zum Voraus erklärter Verzicht auf Haftung für leichtes Verschulden nach Ermessen des Richters als nichtig betrachtet werden kann, wenn der Verzichtende zur Zeit seiner Erklärung im Dienste des anderen Teiles stand, oder wenn die Verantwortlichkeit aus dem Betriebe eines obrigkeitlich konzessionierten Gewerbes folgt. Obrigkeitlich konzessionierte Gewerbe sind aber alle gewerbsmässigen Luftverkehrsunternehmungen, d. h. Unternehmungen, welche den Luftverkehr in oder nach der Schweiz gewerbsmässig ausüben, inbegriffen Schulen zur Ausbildung von Führern und Flugplatzunternehmungen, da Art. 16 BRB für diese ausdrücklich eine Bewilligung der Aufsichtsbehörde vorschreibt.

So weit nun nach dem Gesagten eine Verzichtserklärung möglich ist, bleibt weiter zu beachten, dass diese in rechtsverbindlicher Weise nur von Personen abgegeben werden kann, die handlungsfähig, d. h. mündig und urteilsfähig sind (Art. 12 ff. ZGB). Personen unter 20 Jahren, Entmündigte und Personen, denen die Fähigkeit mangelt, vernunftgemäss zu handeln, können die Verzichtserklärung demnach nicht in rechtsverbindlicher Weise abgeben. Jedoch ist die Erklärung bei noch nicht 20 Jahre alten Personen und bei Entmündigten dann gültig, wenn die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters (Inhaber der elterlichen Gewalt oder Vormund) vorliegt.

Was die Form der Verzichtserklärung anbetrifft, so gibt es hierüber keine besondere Vorschrift, es besteht vielmehr gemäss Art. 115 OR in jeder Hinsicht volle Freiheit der Vertragschliessenden. Mit Recht macht aber Hess[2]) darauf aufmerksam, dass es einem Gebote der Vorsicht entspricht, im Interesse der

1) cf. Hess, Sonderdruck S. 22.
2) Sonderdruck S. 23.

Erleichterung des Beweises solche Verzichtserklärungen von dem Verzichtenden unterschriftlich bestätigen zu lassen und sich nicht mit der Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in die lediglich durch Anschlag oder Aufdruck auf die Fahrscheine der Gegenpartei zur Kenntnis gebrachten allgemeinen Beförderungsbedingungen zu begnügen.

c) Oesterreich.

Eine Begrenzung der Haftung durch Festsetzung von Haftungshöchstsummen kennt das österr. Recht nicht.

Dagegen führt das österr. KG in § 2 eine Reihe von Gründen an, die den Ersatzpflichtigen, wenn es sich nicht um einen Berufslenker handelt, von seiner Pflicht zur Ersatzleistung befreien oder diese seine Pflicht mildern.

Der Ersatzpflichtige hat danach 3 Möglichkeiten, sich von seiner Ersatzleistung zu befreien, nämlich dann, wenn er beweist, dass

1. das schädigende Ereignis durch Verschulden eines Dritten verursacht wurde (§ 2 Abs. 1), wobei diese Berufung auf das Verschulden eines Dritten ausgeschlossen ist, wenn sich der betreffende Haftpflichtige seiner beim Betriebe des Motorluftfahrzeuges bedient hat (§ 2 Abs. 3). Für das Verschulden solcher Personen bleibt die Haftung unbedingt und ausnahmslos bestehen. Der Haftpflichtige muss sich des Dritten beim Betriebe des Motorluftfahrzeuges bedient haben. Man wird den Ausdruck Betrieb des Motorluftfahrzeuges sehr weit auslegen müssen. Es ist also nicht zu fordern, dass der Dritte beim Betrieb des Schaden stiftenden Flugzeuges, d. h. z. B. als Pilot, angestellt war, sondern es genügt, dass der Haftpflichtige sich seiner bei dem Motorluftfahrzeugbetriebe bedient hat.

Ist der Haftpflichtige z. B. eine Luftverkehrsgesellschaft, die auch Flughäfen unterhält, so kann sich also die Gesellschaft nicht auf das Verschulden eines ihrer beim Betriebe dieser Flughäfen Angestellten berufen und sich nicht von der Haftpflicht befreien. Man denke an den Fall, dass durch falsches Signalgeben eines Flughafenangestellten das schädigende Ereignis herbeigeführt wurde[1]).

Befreiung von der Haftpflicht tritt weiterhin ein, wenn der Ersatzpflichtige beweist, dass

---

1) cf. EOG Bd. 9 Nr. 26 (S. 63 ff., 64). Das oberste Gericht hat in dieser Entscheidung ausgesprochen, dass das KG in § 2 unter dem „Dritten" den fremden Dritten versteht, d. h. eine Person, die völlig ausserhalb des Kraftfahrzeugbetriebes steht. „Das ist aber bei B der als Bediensteter des Wageneigentümers und als Bierabträger ständiger Mitfahrer war und tatsächlich zur Beaufsichtigung des Wagens verwandt wurde nicht der Fall".

2. das schädigende Ereignis durch Verschulden des Beschädigten selbst verursacht wurde.

Was zu 1 u. 2 das Verschuden des Dritten oder Beschädigten selbst im Sinne des Gesetzes anbetrifft, so ist zu sagen, dass das Verschulden hier nicht gleichbedeutend ist mit objektiven Verschulden („causalsein"), sondern wie auch im ABGB im subjektivem Sinne verstanden werden muss, so dass stets Zurechnungsfähigkeit der betreffenden Person erforderlich ist[1]). Die Einrede des eigenen Verschuldens ist demnach also z. B. dann ausgeschlossen, wenn es sich um eine Körperverletzung oder Tötung von Kindern unter 7 Jahren, Wahnsinnigen handelt.

Gelingt dem Ersatzpflichtigen der Beweis, dass das schädigende Ereignis durch Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten selbst verursacht wurde, so wird er von der Pflicht zur Ersatzleistung befreit, jedoch tritt eine völlige Befreiung nur dann ein, wenn das Verschulden des Beschädigten oder des Dritten die alleinige Ursache des Schadens gewesen ist. Rührt dagegen der Schaden oder sein Umfang nur zum Teil aus dem Verschulden des Verletzten oder des Dritten her, so soll der Anspruch auf Entschädigung nicht völlig entfallen, sondern es soll unter Würdigung aller Umstände auf einen Teil der dem Berechtigten gemäss § 1 zustehenden Ansprüche erkannt werden (§ 2 Abs. 4)[2]).

Schliesslich kann gemäss § 2 Abs. 1 eine Befreiung von der Pflicht zur Ersatzleistung dann eintreten, wenn der Haftpflichtige beweist, dass

3. das schädigende Ereignis trotz der vorschrifts- u. sachgemässen Vorsichten in Führung und Behandlung des Motorluftfahrzeuges nicht abgewandt werden konnte und auch nicht auf die Beschaffenheit des Motorluftfahrzeuges oder auf die Eigenart, das Versagen oder die Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist. Hieraus ergibt sich folgendes[3]): Für die Beschaffenheit des Motorluftfahrzeuges, sowie für die Eigenart, das Versagen und die Mängel seiner Konstruktion, also für den Schaden, der infolge der dem Motorluftfahrzeuge und seinem Betriebe eigentümlichen Gefahren (Absplittern der Luftschraube, Einknicken des Fahrgestells usw.), eingetreten ist, wird unbedingt gehaftet. Eine Befreiungsmöglichkeit ist bei diesen sogenannten inneren Betriebsunfällen überhaupt nicht vorhanden.

Handelt es sich nicht um einen sogenannten inneren Betriebsunfall, „so ist die Haftung zwar keine unbedingte, es tritt

---

1) so die h. M. Krasnopolski § 33 S. 193, Ehrenzweig § 302 III b, § 394 A, EOG Bd. 9 Nr. 257 S. 733.

2) cf. dazu EOG Bd. 8 Nr. 328 S. 859.

3) Krasnopolski § 35 S. 202/203.

aber doch immer dann Schadensersatzpflicht ein, wenn der Haftpflichtige es irgendwie an der durch die behördlichen Vorschriften gebotenen (cf. § 4, 5 usw. Ges. 10. 12. 1919) oder an der infolge der gefährlichen Natur des Betriebes sachgemäss erscheinenden Vorsicht in Führung und Behandlung des Flugzeuges hat fehlen lassen, also immer dann, wenn ihn irgendein, sei es auch nur das geringste Verschulden trifft, oder mit anderen Worten, wenn das schädigende Ereignis sich nicht als ein, in seinem Eintritte und in seinen Folgen auch bei Anwendung der grössten, nach Lage der Umstände überhaupt möglicher und vernünftiger Weise geforderten Sorgfalt, unabwendbares darstellt" [1]).

Diese Entlastungsmöglichkeit von der Haftung ist also äusserst beschränkt und wird nur selten Platz greifen können, sie kommt, das Gesagte zusammenfassend, nur bei unabwendbaren äusseren Zufällen in Frage.

Eine Sonderbestimmung gibt das Gesetz nun noch in § 2 Abs. 2 für den Berufslenker. „Die Ersatzpflicht eines Lenkers, der das Motorluftfahrzeug in Ausübung eines öffentlichen oder vertragsmässigen Dienstes oder einer im öffentlichen Interesse übernommenen Pflicht geführt hat (Berufslenker), ist ausgeschlossen, wenn das schädigende Ereignis nicht durch ein Verschulden des Lenkers verursacht ist".

Die Haftpflicht des Berufslenkers kommt demnach nur bei Verschulden zur Anwendung.

Was die im deutschen Recht so bestrittene Frage der Zulässigkeit der sogen. Entlastungsklausel anbetrifft, so hat das österr. Recht in § 13 KG zu dieser Frage ausdrücklich Stellung genommen. Es erklärt jegliche Enthaftungsklausel für unzulässig und zwar bestimmt das Gesetz: „Vereinbarungen, wodurch die Vorschriften dieses Gesetzes zum Nachteile des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen werden sollen, sind nichtig".

Nichtig sind also alle Vereinbarungen, die sich auf irgend welche Abänderung der Gesetzesbestimmungen zum Nachteile des Beschädigten beziehen. Darunter fallen nicht nur Einschränkungen, die einen vertragsmässigen Ausschluss der Haftung für gewisse Schadenfälle zum Inhalt haben, sondern auch Beschränkungen des Umfanges der Haftungen (Vereinbarung über Haftpflichthöchstsummen). Weiterhin fallen darunter auch Vereinbarungen, die einen Nachteil der nur mittelbar Beschädigten zur Folge haben, was sich daraus ergibt, dass das Gesetz allgemein nur von dem Beschädigten spricht und keinen Unterschied macht, ob dieser mittelbar oder unmittelbar beschädigt wurde.

---

1) cf. auch erläuternde Bemerkungen zu dem Entw. eines Ges. betr. die vorläufige Regelung der Luftfahrt. Besonderer Teil zu § 16, abgedruckt in Ges. betr. die Luftfahrt Bd. 2 S. 61 ff. (69). Krasnopolski § 35 S. 203 ff.

Man könnte nun einwenden, dass die Vorschrift des § 13 KG nur dann Anwendung finden soll, wenn die Haftung auf Grund dieses Gesetzes eintritt, dass also z. B. der Haftpflichtige gegenüber Passagieren eine Enthaftungsklausel einführen könnte. Abgesehen aber davon, dass dies dem Zweck der Vorschrift nicht entsprechen würde, muss man auch berücksichtigen, dass in § 16 des Gesetzes vom 10. 12. 1919 einmal der § 13 KG ausdrücklich genannt ist, ferner dagegen nur bestimmt ist, dass die §§ 1 u. 2 KG auf Passagiere usw. keine Anwendung finden sollen, während von einer Nichtanwendung des § 13 in diesen Fällen nicht gesprochen wird[1]).

Durch Gesetz vom 3. 5. 1922 ist dem § 13 KG ein zweiter Absatz hinzugefügt worden, durch den alle Vereinbarungen für unwirksam erklärt wurden, in denen der Berufslenker sich dem Eigentümer des Fahrzeuges oder dem Betriebsunternehmer gegenüber im vorhinein verpflichtet, den Schaden in weiterem Umfange zu tragen, als er dazu ohne diese Vereinbarungen verpflichtet wäre. Was das Gesetz unter Berufslenker versteht ist in § 2 Abs. 2 ausgesprochen. Die Haftung eines solchen Berufslenkers kommt, wie wir sahen, auf Grund der genannten Bestimmung nur bei Verschulden in Frage. § 13 Abs. 2 hat daher also in erster Linie solche Vereinbarungen für nichtig erklären wollen, die den Berufslenker selbst ohne Verschulden haften lassen wollen, darüber hinaus aber auch alle Vereinbarungen, die sich irgendwie auf den Umfang des zu tragenden Schadens beziehen.

d) Tschechoslovakei.

Eine Begrenzung der Haftung durch Festsetzung von Haftungshöchstsummen kennt das tschechische Recht nicht.

Es kennt dagegen ebenfalls Gründe, die die Haftung ausschliessen bezw. mildern, diese Gründe führt § 31 des Luftgesetzes an. Hiernach hat die ersatzpflichtige Person zwei Möglichkeiten sich von der Pflicht zur Ersatzleistung zu befreien.

Der Ersatzpflichtige wird von der Haftung befreit, wenn er beweist, dass das schädigende Ereignis durch Verschulden des Beschädigten[2]) selbst oder durch Verschulden eines Dritten verursacht wurde. Was das Verschulden der genannten Personen anbetrifft, so ist ebenso wie im österr. Recht davon auszugehen,

1) Slg. Bd. 15, 6 135. - § 13 KG gilt auch bei Berufung auf das allgemeine bürgerliche Recht.

2) Beschädigter im Sinne des Gesetzes ist sowohl der unmittelbar Verletzte als auch der nur mittelbar Geschädigte. Dies ergibt sich daraus, dass das Gesetz nach keiner Richtung eine Einschränkung macht und ja auch im § 27 dem nur mittelbar Geschädigten Ersatzansprüche zubilligt.

dass es sich in jedem Falle um ein Verschulden im subjektiven Sinne handeln muss, sodass die Einrede des eigenen Verschuldens z. B. dann ausgeschlossen ist, wenn es sich um eine Körperverletzung Wahnsinniger handelt.

Wer ist nun Dritter im Sinne des Gesetzes? Das Gesetz sagt nicht, wer Dritter ist, sondern wer nicht als dritte Person gilt. Zu den dritten Personen gehört einmal nicht eine Person, die der Ersatzpflichtige beim Betriebe des Luftfahrzeuges beschäftigt hat. Zu den Dritten gehören also in erster Linie nicht die Bemannungen des Luftfahrzeuges (Piloten, Bordfunker, bei Grossflugzeugen etwa Bedienstete für die Reisenden usw.), darüber hinaus wird man aber auch alle diejenigen Personen als bei dem Betriebe des Luftfahrzeuges beschäftigt anzusehen haben, die der Ersatzpflichtige zum Start oder zur Landung des Luftfahrzeuges verwendet, wie etwa Haltemannschaften bei Luftschiffen, Zubringer der Betriebsmittel und ähnliche Personen. Ist die Ersatzpflichtige Person zugleich Inhaber von Landungsplätzen, so gehören ferner nicht zu den Dritten im Sinne des Gesetzes diejenigen Personen, die für eine glatte Abwicklung des Starts oder der Landung zu sorgen haben, ohne mit dem betr. Luftfahrzeug in nähere Berührung zu kommen. Letzteres gilt laut ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes selbst dann, wenn der Inhaber einer dem Luftverkehr dienenden Anlage nicht der Haftpflichtige ist. Das Gesetz sagt nämlich, dass als dritte Personen nicht gelten, der Inhaber einer dem Luftverkehr dienenden Anlage oder eine Person, welche dieser beim Betriebe beschäftigt, in so weit es sich um die Tätigkeit beim Betriebe handelt (§ 31 Abs. 2 Ziff. 2). Wird also z. B. durch einen Angestellten solcher Anlagen schuldhaft ein falsches Signal gegeben und hierdurch ein Unfall herbeigeführt, so kann sich der Haftpflichtige nicht befreien, unabhängig davon, ob er selber der Inhaber der Anlage ist oder eine andere Person. Schliesslich gehören nicht zu den dritten Personen, deren Verschulden den Haftpflichtigen befreit, alle Teilnehmer am Fluge, unabhängig von ihrer Funktion (§ 31 Abs. Ziff. 3). Wirft ein Reisender z. B. vorsätzlich einen Gegenstand aus dem Luftfahrzeug, und wird hierdurch ein Schaden verursacht, so wird die ersatzpflichtige Person nicht von der Haftung befreit.

Nicht erforderlich ist, dass das schädigende Ereignis in seiner Gänze durch das Verschulden des Verletzten oder des Dritten herbeigeführt wurde, auch ein bloss teilweises Verschulden dieser Personen ist bei der Festsetzung der vom Ersatzpflichtigen zu leistenden Entschädigung zu berücksichtigen. Rührt nähmlich der Schaden oder sein Umfang nur zum Teil aus dem Verschulden des Verletzten oder des Dritten her, so ist unter

Würdigung aller Umstände auf einen Teil der Schadensersatzansprüche, die sich aus § 30 ergeben, zu erkennen (§ 31 Abs. 3). Hat also z. B. bei einer Körperverletzung die beschädigte Person es fahrlässigerweise unterlassen, die geeigneten Massnahmen zur Heilung zu treffen, so weit die Vornahme solcher Massnahmen von dieser Person erwartet werden musste, und ist durch diese schuldhafte Unterlassung der Tod eingetreten, so wird der Ersatzpflichtige nur einen Teil des zu leistenden Schadensersatzes zu tragen haben, in welchem Umfange, darüber entscheidet das Gericht unter Würdigung aller Umstände.

Ueber die sog. Enthaftungsklausel im Luftverkehr hat das tschech. Gesetz eine besondere Vorschrift in § 39 gegeben. Das Gesetz gestattet es dem Ersatzpflichtigen, sich im vorhinein von seiner Haftung auf Grund des Luftgesetzes gegenüber den gegen Entgelt oder im gewerbemässigen Personen- oder Sachentransport beförderten Personen zu befreien. Gegenüber Personen, die im Dienste oder Auftrage der schadensersatzpflichtigen Person das Luftfahrzeug benutzen, ist eine Befreiung von der Haftpflicht in so weit möglich, als es sich um Ersatzansprüche aus der Beschädigung von diesen Personen gehörigen Sachen handelt. Endlich gestattet § 39 es dem Ersatzpflichtigen auch noch, sich solchen Personen gegenüber von seiner Haftung zu befreien, die ihre Ansprüche nur auf Grund der Bestimmungen des allgemeinen bürgerl. Rechts erheben können, denen gegenüber also nur bei Verschulden gehaftet wird. Ob der Ersatzpflichtige die Haftung für jedes Verschulden ausschliessen kann, sagt das Gesetz nicht, ich möchte nach allgemeinen Grundsätzen (insbesondere unter Berücksichtigung von § 879 Abs. 1 ABGB) so entscheiden, dass ein Ausschluss der Haftung möglich ist, soweit es sich nicht um Vorsatz (böse Absicht § 1294 ABGB) handelt[1])

Alle anderen Vereinbarungen, wonach die Vorschriften des Abschnitt VIII (Schadensersatz § 29 — 40) des Gesetzes vom 8. 7. 1925 zum Nachteile der Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden, sind ungültig.

Soweit nun nach dem bisher Gesagten ein völliger oder teilweiser Ausschluss der Haftung zulässig ist, bleibt zu beachten, dass § 39 ausdrücklich von „Vereinbarungen" spricht. Es wurde schon für das deutsche Recht darauf aufmerksam gemacht, dass einer Enthaftungsklausel nur dann die Rechtswirksamkeit nicht zu versagen ist, wenn die betr. verzichtende Person auf das Vorhandensein der Klausel aufmerksam gemacht wurde. Dies muss auch für das tschech. Recht Geltung haben. Allein die

1) cf. Melzer zu § 1295 Note 15.

Aushändigung der abgedruckten Beförderungsbedingungen als Beiblatt zum Fahrschein oder der Abdruck der Bedingungen auf der Rückseite der Fahrkarte genügt nicht, um einen Ausschluss oder eine Beschränkung der Haftung in rechtsverbindlicher Weise herzustellen[1]). Ist der Verzicht in rechtsgültiger Weise abgegeben — der Verzichtende muss ohne Zweifel handlungsfähig sein —, so bleibt noch weiterhin zu prüfen, ob die Verzichtserklärungen ausser den unmittelbar Verletzten gleichfalls die nur mittelbar Geschädigten treffen.

Ich möchte dies verneinen, denn einmal erwähnt das Gesetz diese nur mittelbar Geschädigten in § 39 garnicht, spricht vielmehr nur von Vereinbarungen, durch welche die Haftung gegenüber den in § 32 Abs. 1 Lit. a und Abs. 2 genannten Personen ausgeschlossen werden kann, zum anderen ist m. E. auch für das tschech. Recht zu beachten, dass die Ansprüche der nur mittelbar Beschädigten selbständige Ansprüche sind, auf die nur sie selber Verzicht leisten können.

e) Frankreich.

Auch das französische Recht kennt Fälle, in denen die Haftung begrenzt (durch Haftungshöchstsummen), gemildert oder ausgeschlossen ist.

1. Begrenzung durch Haftungshöchstsummen.

"Toutefois, si la valeur de la marchandise n'a pas été declarée par l' expediteur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1000.- frcs. par colis (Art. 41 Satz 2)". Diese Vorschrift im franz. Luftrecht, die die Haftung des Transporteurs für Verlust oder Beschädigung von beförderten Waren auf 1000.-frcs. für jedes Stück begrenzt, hat in dem Gesetz Aufnahme gefunden, um die Luftverkehrsunternehmen zu unterstützen und ihnen die Tragung des auf ihnen lastenden grossen Risikos zu erleichtern[2]). Will der Befrachter bei Waren, die einen höheren Wert haben als 1000.- frcs. vor Verlusten sicher sein, so muss er den Mehrwert dem Transporteur ausdrücklich benennen, anderenfalls letzterer nicht verpflichtet ist einen Schaden über 1000.- frcs. zu ersetzen. Für die Personenbeförderung hat das franz. Recht keine Begrenzung der Haftung durch Festsetzung von Haftungshöchstsummen ausgesprochen. Der Ersatzberechtigte kann also unbeschränkt seinen Schaden einklagen.

---

1) Urteil Prag in ZLR Bd. 2 Heft 1 S. 56.

2) Tissot S. 54.

2. Ausschluss und Milderung der Haftung kraft Gesetzes.

Gemäss Art. 41 Satz 1 ist die Haftung des Transporteurs ausgeschlossen, im Falle höherer Gewalt oder eigener Fehler der beförderten Waren. Was bedeutet eigener Fehler der Waren? Mit Tissot[1]) ist zu sagen, dass ein eigener Fehler der Waren im Sinne des Gesetzes dann vorliegt, wenn die Waren im Laufe der Fahrt durch eine Tatsache eine Verschlechterung erfahren, die ihren Grund in dem gefährlichen Zustand der Waren z. Zt. des Starts hat, oder dann, wenn der zerbrechliche uder hinfällige Charakter der Waren es ihnen von vorneherein onmöglich macht, den Transport auszuhalten. Es ist also ganz natürlich, wie Tissot sagt, dass der Transporteur für Schäden, die durch die Natur dieser Waren entstehen, nicht haftet.

Ob eine Befreiung des Transporteurs auch bei Verschulden des Befrachters oder bei Verschulden des Fluggastes eintritt, hat das Gesetz nicht ausgesprochen. Jedoch auch ohne eine solche ausdrückliche Vorschrift wird man eine Befreiung des Transporteurs eintreten lassen müssen, da der selbstverständliche Rechtssatz gilt, dass man einen Schaden, den man selber verursacht hat, nicht von einem anderen ersetzt verlangen kann [2]). Ausserdem ist es auch durchaus berechtigt, worauf Hamel[3]) hinweist, anzunehmen, dass der Ausdruck "le vice propre de la marchandise" in Art. 41 des Gesetzes dieses Verschulden der genannten Personen mit umfasst.

Befreit wird der Transporteur wie erwähnt weiterhin im Falle höherer Gewalt (force majeure). Was das Gesetz unter höherer Gewalt versteht, ist nirgens ausgesprochen. Zunächst ist soviel festzustellen, dass der Transporteur für Zufall haftet, da der "cas fortuit" als Haftungsbefreiungsgrund im Gesetz nicht aufgeführt ist. Dies ist auch die herrschende Meinung der franz. Rechtslehre[4]). Was ist nun unter höherer Gewalt zu verstehen? Der Fall der höheren Gewalt ist eine für den Schuldner fremde Ursache (évenéments exterieurs à l' entreprise), die ihn hindert seine Verpflichtung auszuführen. Diese fremde Ursache muss nach herrschender Lehre allemal "imprévisible et insurmontable" sein[5]). Hiernach teilt man die Fälle höherer Gewalt in mehere Kathegorien ein und zwar in

1) S. 67.

2) Hirsch S. 44.

3) S. 200 — bei Schäden, die dritten Personen auf der Erde zugestossen, wird in Art. 53 Satz 2 das Verschulden des Beschädigten als Befreiungsgrund von der Haftung und zwar als einziger ausdrücklich ausgesprochen.

4) Planiol Nr. 231, Giroud 3. Teil Kap. 2 § 1, cf. dagegen Art. 1784 Code civil.

5) Tissot S. 67 ff., Josserand in Rev. iur. int. loc. aér. 1926 S. 139.

folgende: "fait de Dieu" (Naturgewalten), die annormale Ausbrüche der Naturelemente sind, "fait du prince", die sich als Hindernisse, hervorgerufen durch die Autorität der öffentlichen Gewalt, darstellen und endlich "fait des tiers", Handlungen Dritter, die die Ausführung der Verpflichtung hindern [1]). Unwetter, Sturm, Krieg, Streick usw. können also z. B. Hindernisse sein, die den Transporteur von seiner Haftung befreien. Ich sage können Befreiungsgründe für die Haftpflichtigen sein. Wir müssen nämlich eingestehen, dass die Fälle höherer Gewalt im Luftverkehr zumindest eine Besonderheit sind, denn die Gefahren, die die atmosphärischen Einflüsse mit sich bringen, sind gewiss der Luftfahrt eigentümliche Gefahren, die wohl nur selten als "événéments extérieur à 1' entreprise" (mit anderen Worten als fremde Ursachen) aufgefasst werden können [2]) Weiterhin dürfen wir nicht vergessen, dass das benutzte Luftfahrzeug stets in einem guten navigationsfähigen Zustand sein muss (cf. Art. 32, 42), dass der Kommandant, die Piloten, die Mechaniker und jede Person, die mit der Führung des Luftfahrzeuges betraut ist, verpflichtet ist Fähigkeitszeugnisse zu besitzen (cf. Art. 31, 42), dass endlich gemäss Art. 51 die Piloten gehalten sind, sich genau über alle für die Fahrt wichtigen Dinge zu orientieren (polizeiliche Vorschriften, Signale usw.) und alle notwendigen Vorsichtsmassregeln zu ergreifen, um Schäden zu vermeiden.

Als letzten Befreiungsgrund von der Haftung des Transporteurs kennt das franz. Luftfahrtgesetz in Art. 44 noch einen Sonderfall, indem dieser Art. bestimmt, dass der Kommandant das Recht hat, im Verlaufe der Fahrt geladene Waren abzuwerfen, wenn dieser Abwurf für das Wohl des Luftfahrzeugs unerlässlich ist. Er muss, soweit eine Auswahl möglich ist, Waren von geringem Wert abwerfen. Gegenüber dem Absender und dem Empfänger trifft den Transporteur in diesen Fällen keine Haftung, sie bleibt jedoch bestehen, soweit durch solchen Abwurf Schäden auf der Erde verursacht werden.

3. Ausschluss oder Begrenzung der Haftung durch Vertrag.

Was die sog. Enthaftungsklausel im franz. Recht anbetrifft, so hat das franz. Luftfahrtgesetz ihre grundsätzliche Zulassung

1) so Tissot S. 67, Hamel S. 201 — "un acte de Dieu ou un fait du prince, événements tout à fait indépendants de l'activité professionnelle du transporteur, qui boulversent toutes les prévisions et tous les calculs humaines".

2) cf. Tissot S. 68, cf. ferner Ripert in seinem Vorschlage auf dem 8. internat. Kongress für Luftfahrt in Madrid (mitgeteilt bei Roer S. 149) „atmosphärische Einwirkungen" können nicht als höhere Gewalt angesehen werden. — Was die Handlungen Dritter (fait des tiers) anbetrifft, so ist es höchst zweifelhaft, ob man hier von höherer Gewalt sprechen kann, zumal ein Schaden, der durch solche Handlungen entstanden ist, als mit dem Betriebe zusammenhängend wird angesehen werden müssen.

ausgesprochen, indem es dem Transporteur einmal in Art. 42 in Bezug auf Verluste oder Beschädigungen der beförderten Waren gestattet, "par une clause expresse s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises" und ferner gemäss Art. 48 die gleiche Enthaftungsmöglichkeit für den Transporteur bei Unfällen der Reisenden anerkennt [1]).

Was versteht das Gesetz unter "risques de l'air"? Man wird hierunter alle die Unfälle und Schäden zu verstehen haben, die ein Luftfahrzeug in Gefahr zu bringen geeignet sind, ohne dass man jemals bestimmen kann, welches ihre genaue Ursache ist. „Wäre nämlich die Ursache dieser Geschehnisse bekannt, dann wären dergleichen Fälle entweder als höhere Gewalt aufzufassen — diese befreit den Transporteur schon gemäss Art. 41 —, oder sie beruhen auf Verschulden, das dem Unternehmer oder seinem Personal zuzurechnen ist" [2]).

Weiter kann sich der Transporteur von seiner Haftung für das Verschulden der an Bord des Luftfahrzeugs mit dessen Führung beauftragten Personen befreien [3]).

Dagegen erklärt das Gesetz laut ausdrücklicher Vorschrift (Art. 43) jede Klausel für nichtig, die zum Gegenstand hat: "d'exonérer le transporteur de sa respousabilité, tant de son fait, que de celui de ses préposés, relativement au chargement, à la coservation et à la livraison des marchandises. Est nulle aussi toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles".

Aus dieser Vorschrift ersehen wir, dass das Gesetz zwischen „Navigationsfehlern" (Art. 42), für die sich der Transporteur befreien kann, und „Kaufmännischen Fehlern" (Art. 43), für die eine Befreiung ausgeschlossen wird, unterscheidet. Mit Recht macht Ripert [4]) darauf aufmerksam, dass es im öffentlichen Interesse liegt, den Transporteur uneingeschränkt haften zu lassen, wenn Waren, die zur Luftbeförderung aufgegeben sind, in seinen Speichern lagern oder wenn sie in das Luftfahrzeug verladen werden.

---

1) Art. 48 "Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'art. 42 ci-dessus." cf. auch Art. 103 Abs. 3 Code commerce, wo es dem "voiturier" untersagt ist, sich von der ihm gemäss Art. 103 Abs. 1 u. 2 obliegenden Haftung zu befreien und wo jede gegenteilige Klausel für nichtig erklärt wird.

2) Tissot S. 80, 81; Hamel S. 205 risques de l'air = cas fortuits. Gleichzeitig ein Argument gegen eine Ansicht, die in Art. 41 unter force mayeur auch den cas fortuit mit einbegriffen wissen will.

3) cf. über die sog. "negligence-clause" im Seerecht, ihre Begründung dort usw., Hamel S. 205, 206 —, Tissot S. 81 ff.

4) M. Ripert bei Tissot S. 89.

Dies sind alles Vorgänge rein kaufmännischer Natur und eine Begünstigung der Luftfahrt z. B. gegenüber der Seefahrt ist in dieser Richtung unangebracht. Soweit sich nach dem Gesagten der Transporteur von seiner Haftung befreien kann, dürfen wir nicht vergessen auf die Bestimmungen des Art. 42 Abs. 2 aufmerksam zu machen. Eine Enthaftungsklausel, in den zulässigen Grenzen befreit den Transporteur nur, wenn das Luftfahrzeug beim Start in einem "bon état de navigation" war, und das Personal "brevets et certificats administratifs spéciaux établissement en faveur de l'aéronef et de son équipage" besass [1]).

Über die Form der Enthaftungsklausel sind irgendwelche Vorschriften nicht aufgestellt. Auf Grund der Vertragsfreiheit, die auch das franz. Recht beherrscht, steht es also den Parteien frei, die Form selber zu wählen. Da aber stets erforderlich ist, dass der Verzichtende das Vorhandensein der Klausel gekannt hat, so wird man den Abdruck der Klausel auf der Rückseite der Fahrkarte oder die Anheftung der abgedruckten Klausel an den Fahrschein allein noch nicht genügen lassen können, um die Haftung rechtswirksam auszuschliessen. Unbedingt erforderlich ist naturgemäss eine schriftliche Annahmeerklärung der Klausel durch den Verzichtenden nicht, obwohl eine solche stets bei der Beweisfrage besondere Sicherheit gewähren wird [2]).

f) Polen.

Über die Begrenzung der Haftung durch Festsetzung von Haftpflichthöchstsummen hat die poln. Luftfahrt Vo. in Art. 61 und 65 besondere Bestimmungen getroffen.

Art. 61 Abs. 1 begrenzt die Haftung des Unternehmers für Tod oder Körperverletzung von Reisenden auf die Höchstsumme von 20000 złoty für jeden Reisenden. Begrenzt wird die Haftung also nur, wenn die schadensersatzpflichtige Person ein Luftschiffahrtsunternehmen, d. h. ein Unternehmen ist, das auf Grund einer vom Verkehrsministerium ausgestellten Genehmigung Luftfahrt treibt (Art. 44, 47).

Ist der Ersatzpflichtige eine andere Person, so hat die Begrenzung der Haftung auf die Höchstsumme von 20000 złoty keine Bedeutung [3]). Übrigens kommt auch dem Unternehmer gegenüber Art. 61 Abs. 1 nicht zur Anwendung, wenn diesem grobe Fahrlässigkeit oder böser Wille nachgewiesen wird.

Begrenzt wird weiterhin auch die Haftung des Unternehmers für abhandengekommene oder beschädigte Gepäck- oder Waren-

1) cf. Art. 31,32. — Gegenbeweis ist stets zulässig (Art. 42 Satz 2 Halbsatz 2).

2) Cour d'Appel de Paris vom 28. 11. 1925 in Rev. iur. int. loc. aér. 1926 S. 116ff. (118), vgl. auch Anm. G. Ripert dazu S. 118ff. (120).

3) Kaftal in "Lot Polski" 1929 Nr. 8 S. 29.

sendungen und zwar auf die Höchstsumme von 200 złoty für jedes Stück. Wurde jedoch vom Absender eine besondere Deklaration über den höheren Wert abgegeben, so ist der Unternehmer verpflichtet, diese höhere Summe zu zahlen, es sei denn, dass er den Nachweis erbringt, dass der tatsächlich angerichtete Schaden geringer war (Art. 65).

Über den Ausschluss bezw. die Milderung der strengen luftrechtlichen Haftung bestimmt Art. 60, dass die gemäss Art. 59 Ersatzpflichtigen von der Haftpflicht befreit sind, wenn sie nachweisen, dass der Schaden infolge höherer Gewalt oder durch Schuld des Geschädigten entstand, oder dass sie alle zur Verfügung stehenden Mittel zur Abwendung des Schadens anwandten. Wir sehen also hier eine besonders weitgehende Begünstigung der Luftfahrt, zumal wenn wir bedenken, dass eine Haftung selbst dann entfallen soll, wenn alle zur Verfügung stehenden Mittel zur Abwendung des Schadens angewandt wurden. Es müssen „alle" Mittel angewandt sein. Wann dies im Einzelfall vorliegt, konnte ohne Zweifel vom Gesetz nicht bestimmt werden. Die Feststellung, ob alle Mittel in der Tat angewandt wurden, muss vernünftiger richterlicher Würdigung überlassen bleiben. Wir dürfen hierbei allerdings nicht vergessen, dass das Gesetz in gewissem Umfange selber Vorschriften gibt, die zu beachten sind [1]). Einmal müssen der Kommandant, die Piloten, die Mechaniker und andere Personen, die bei der Führung des Luftfahrzeugs mitwirken, ein Befähigungszeugnis und eine Genehmigung zur Ausführung der betr. Tätigkeit besitzen (Art. 19ff.). Ferner muss gemäss Art. 27 das Luftfahrzeug vor einem jeden Fluge auf seine Beschaffenheit und Flugsicherheit geprüft werden, auch hat die Besatzung während des Fluges alle Verkehrs- und Signalvorschriften zu befolgen, sowie mit allen Mitteln für die Sicherheit des Fluges Sorge zu tragen (Art. 28). Sobald gegen eine dieser letztgenannten Vorschriften verstossen wurde, kann keine Rede mehr davon sein, dass die Ersatzpflichtigen alle zur Verfügung stehenden Mittel zur Abwendung des Schadens angewandt haben.

Ist der Schaden infolge höherer Gewalt entstanden, so wird der Ersatzpflichtige ebenfalls von seiner Haftpflicht befreit. Was versteht das Gesetz unter höherer Gewalt? Das Gesetz selber gibt auf diese Frage keine Antwort, überlässt die Beantwortung der Rechtslehre und Rechtsprechung. Ein Gerichtsurteil ist in dieser Richtung, so weit ich habe feststellen können, noch nicht ergangen. Auch Kaftal hat in seinem kleinen Komm. zu der aufgeworfenen Frage keine Stellung genommen Dagegen gibt

1) cf. Kaftal Komm. S. 25.

der gleiche Verfasser an anderer Stelle [1]) in Anlehnung an das franz. Recht — eine Auslegung des Begriffs höhere Gewalt. Kaftal, der davon ausgeht, dass höhere Gewalt und Zufall ein und derselbe Begriff sind und nicht zwei verschiedene, lehnt jede Unterscheidung in dieser Richtung als gekünstelt ab. Höhere Gewalt oder Zufall liegt nach Kaftal dann vor, wenn es sich um einen „für den Schuldner im Ganzen fremden Umstand handelt, der eine objektive Unmöglichkeit seiner Voraussehbarkeit und Überwindbarkeit und infolgedessen auch eine objektive Unmöglichkeit der Ausführung der Verpflichtung schafft, die nicht nur durch den gegebenen Schuldner, sondern ebenfalls durch alle anderen Schuldner, die sich in einer analogen Situation befinden, ausgeführt werden konnte". „Sofern aber einige Schuldner das Hindernis überwunden und ihre Verpflichtung erfüllt haben, dann werden wir es einzig und allein mit einer subjektiven Unmöglichkeit zu tun haben, eine Berufung auf höhere Gewalt oder Zufall wird in diesem Falle unmöglich sein". Wir sehen, dass diese Auslegung des Begriffes höhere Gewalt sich im allgemeinen der Auslegung des gleichen Begriffs im franz. Recht anlehnt, mit Ausnahme der Gleichstellung von höherer Gewalt und Zufall. Ob die poln. Rechtsprechung — insbesondere für das Luftrecht — sich der Auslegung Kaftals anschliessen wird, muss dahingestellt bleiben.

Als letzter Befreiungsgrund ist in Art. 60 noch die Schuld des Geschädigten anerkannt; d. h. der Ersatzpflichtige ist von der Haftpflicht befreit, wenn er nachweist, dass der Schaden durch Schuld des Geschädigten entstand. Da das Gesetz keinen Unterschied zwischen unmittelbar oder mittelbar Geschädigten macht, so ist dieser Umstand ohne Bedeutung. Ferner wird man auch ein nur mitwirkendes Verschulden des Geschädigten als rechtlich bedeutsam ansehen müssen, obwohl das Gesetz auch diese Möglichkeit unerwähnt lässt. Warum sollte aber der Geschädigte seinen Ersatzanspruch voll geltend machen können, wenn er bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat? Das wäre gewiss ungerecht und nicht dem Zweck des Gesetzes entsprechend.

Eine Sonderbestimmung über den Ausschluss der Haftung kraft Gesetzes ist noch in Art. 64 Lit. a-d vorgesehen und zwar im Bezug auf die Haftung des Unternehmers für Abhandenkommen oder Beschädigung der zur Beförderung angenommenen Gepäck- oder Warensendungen. Die Haftung des Unternehmers entfällt, wenn er den Nachweis erbringt, dass das Abhandenkommen oder die Beschädigung der Waren durch Schuld des Absenders, wegen ungenügender Verpackung der Sendung, durch die Eigenschaften der Sendung selbst oder durch höhere Gewalt entstand.

1) Lotnictwo a pravo cywilne S. 68ff. (69, 71).

Wenn wir nun noch zum Schluss nach der Zulässigkeit eines vertraglichen Ausschlusses der Haftung (Enthaftungsklausel) fragen, so finden wir in Art. 61 Abs. 2 eine Bestimmung, die diese Frage in gewissem Umfange beantwortet. Auf Grund dieses Artikels sind alle Verträge ungültig, die die Befreiung des Unternehmers von der Haftpflicht oder die Verminderung der in Art. 60 Abs. 1 festgesetzten Haftungshöchstsumme zum Gegenstand haben. Den Luftschiffahrtsunternehmen ist also jede Möglichkeit genommen, durch besondere Vereinbarungen ihre Haftpflicht, wie sie sich aus den Art. 59ff. für sie ergibt, auszuschliessen, in der Höhe zu begrenzen oder zu mildern. Gesprochen wird, wie wir sehen, nur von Luftschiffahrtsunternehmen. Können Privatpersonen ihre Verpflichtungen durch besondere Enthaftungsklauseln wegbedingen? Bei der Besprechung des poln. Rechts haben wir schon des öfteren gesehen, dass nur die Luftschiffahrtsunternehmen, also konzessionierte Betriebe, Entgelt für die Beförderung von Reisenden nehmen dürfen. Als einzige Vergünstigung für diese Unternehmen kennt das Gesetz eine Begrenzung der Haftung durch Festsetzung von Haftungshöchstsummen (Art. 61 Abs. 1). Handelt es sich um Privatpersonen, so hat das Gesetz auch ihnen eine Vergünstigung zugestanden. Da sie nämlich nur Personen oder Sachen unentgeltlich oder aus Höflichkeit befördern können, kommt ihre Haftung nur bei grober Fahrlässigkeit und bei Vorsatz in Frage (Art. 62). Sollte diese Vergünstigung nicht genügen, sollten sich diese Privatpersonen durch Enthaftungsklauseln auch noch von der Haftung für grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz befreien können? Auf diese Frage wird man nur mit „nein" antworten können, denn andernfalls hätte das Gesetz hierüber eine Bestimmung getroffen.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass das poln. Luftrecht einer Enthaftungsklausel ablehnend gegenüber steht. Solche Klauseln sind für das poln. Recht allgemein unzulässig.

F. Verjährung und Verwirkung der Schadenersatzansprüche.

a) Deutschland.

Abweichend von den Vorschriften des BGB hat das LuVG in den §§ 25 und 26 die Verjährung geregelt. Die Verjährungsfristen betragen gemäss diesen Vorschriften zwei Jahre vom Zeitpunkt der Kenntnis des Schadens und der Person des Ersatzpflichtigen an gerechnet und dreissig Jahre ohne Rücksicht auf diese Kenntnis vom Zeitpunkt des Unfalls an.

Schadenersatzansprüche, die dieser Verjährung unterliegen, sind nach dem Gesetz alle Ersatzansprüche, die sich aus den § 19 24 ergeben. Was den Zeitpunkt der Kenntnis des

Schadens anbetrifft, so ist zu fordern, dass der Ersatzberechtigte erkennt—nicht erkennen muss—, dass aus dem Unfall ein Schaden entsteht[1]). Im Absatz 2 des § 25 stellt das Gesetz noch besondere Vorschriften über die Hemmung der Verjährung auf. Die Verjährung wird danach gehemmt, wenn zwischen den Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den Schadenersatz schweben, und zwar so lange, bis ein Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert. Dass das Gesetz wirkliche Vergleichsverhandlungen beider Parteien verlangt, die erkennbar zum Ausdruck kommen, bedarf kaum der Erwägung, ebenso wie das Aufhören der Verhandlung erkennbar gemacht sein muss, sei es ausdrücklich, durch konkludente Handlungen oder durch Stillschweigen, wenn der andere Teil zur Antwort binnen einer bestimmten Frist aufgefordert ist.

Ausser den vorher genannten Verjährungsvorschriften kennt das LuVG in § 26 noch die Verwirkung der Ersatzansprüche.

Zeigt nämlich der Ersatzberechtigte während einer Ausschlussfrist von 3 Monaten, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, dem Ersatzpflichtigen den Unfall nicht an, so geht er aller Rechte, die ihm nach dem LuVG zustehen, verlustig. Die Frist beginnt, wie bei der Verjährung, mit der tatsächlichen Kenntnis des Schadens und der Person des Ersatzpflichtigen. Anzeigepflichtig ist der Unfall, also die Tatsache der plötzlichen Einwirkung auf einen Menschen oder eine Sache. Wird die Frist versäumt, so verliert der Ersatzberechtigte alle Rechte, die ihm auf Grund des LuVG zustehen, er verliert aber nur diese Rechte, was das Gesetz ja ausdrücklich feststellt. Besteht also die Möglichkeit auf Grund der allgemeinen Vorschriften des BGB Schadenersatz zu verlangen, so hat die Versäumung der dreimonatl. Ausschlussfrist für diese Ansprüche keine Bedeutung.

Dieser eben besprochene Rechtsverlust soll nun nicht eintreten, wenn die Anzeige infolge eines Umstandes unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten hat, oder wenn der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Unfall Kenntnis erhalten hat (§ 26 Satz 2). Auf welche Weise der Ersatzpflichtige Kenntnis erhalten hat, bleibt hierbei gleichgültig, jede tatsächliche Kenntnis genügt, unabhängig von welcher Seite sie erfolgt. Der Rechtsverlust soll aber, wie das Gesetz sagt, ferner dann nicht eintreten, wenn die Anzeige infolge eines Umstandes unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten hat. Was hat der Ersatzberechtigte zu vertreten? Da der Verlust aller Rechte auf Ersatz nach dem LuVG ein äusserst schwerwiegender Rechtsnachteil ist, so wird man

1) cf. dazu Bredow-Müller S. 276/277.

auf Seiten des Berechtigten ein Verschulden voraussetzen müssen. Dies zu vertretende Verschulden ist zwar kein Verschulden im echten Sinne, sondern, wie Kickstat (S. 119) sagt, ein Fall der sogenannten Selbstschädigung, eine analoge Anwendung des § 276 BGB ist aber trotzdem geboten. Es genügt also jede Fahrlässigkeit der Versäumnis. Eine Anwendung des § 278 BGB ist dagegen mit Kickstat (S. 119/120) abzulehnen, da die Anzeigepflicht kein Schuldverhältnis, der Anzeigepflichtige also nicht Schuldner des Ersatzpflichtigen ist. Ausserdem hätte das Gesetz, wie es ja in § 254 BGB geschehen ist, der gegenteiligen Ansicht dadurch Recht geben können, dass es in § 26 den § 278 BGB anführt.

b) Schweiz.

Von der Aufstellung besonderer Fristen für die Verjährung, wie überhaupt von einer besonderen Regelung der Verjährung, abweichend von den allgemeinen Vorschriften des bürgerl. Rechts, hat der Schweizer. BRB im Gegensatz zum deutschen Recht abgesehen. Für die Verjährung ist daher Art. 60 OR massgebend. Hiernach verjährt der Anspruch auf Schadensersatz oder Genugtuung in einem Jahre von dem Tage hinweg, wo der Geschädigte Kenntnis vom Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen erlangt hat, jedenfalls aber mit dem Ablaufe von 10 Jahren, vom Tage der schädigenden Handlung an gerechnet. Wird jedoch die Klage aus einer strafbaren Handlung hergeleitet, für die das Strafrecht eine längere Verjährung vorsieht, so gilt diese auch für den Zivilanspruch.

c) Oesterreich.

Für die Ansprüche, die dem Ersatzberechtigten auf Grund der §§ 1 u. 2 des KG in Oesterreich zustehen, gelten ebenso wie im deutschen Recht besondere Verjährungsfristen, die sich vor allem durch ihre Kürze von denen des ABGB unterscheiden. § 6 des KG bestimmt nämlich, dass das Recht auf Grund der §§ 1 u. 2 dieses Gesetzes Schadenersatzansprüche zu erheben

a) in 6 Monaten von dem Tage, an dem der Geschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhielt,

b) auch ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 3 Jahren von dem Tage des schädigenden Ereignisses verjährt.

Neben diesen besonderen Verjährungsfristen bestimmt § 6 Abs. 2 des Gesetzes eine besondere Ausschlussfrist. „Der Schadenersatzanspruch erlischt auch vor Ablauf der Verjährungsfrist, wenn der Ersatzberechtigte aus Verschulden unterlassen hat, innerhalb 4 Wochen nach dem Tage, an dem er von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, ihm

von dem Unfalle Mitteilung zu machen, es wäre denn, dass er beweisen kann, dass der Ersatzpflichtige innerhalb jener Frist von 4 Wochen auf anderem Wege von dem Unfall Kenntnis erlangt habe."

Auffallend ist, dass das Gesetz hier von Unfall spricht. Soll hiermit das schadenstiftende Ereignis selber oder auch der Schaden, der durch dieses Ereignis eingetreten ist, gemeint sein? Nach dem Sprachgebrauch können wir, wie wir es für das deutsche Recht getan haben, den Unfall bestimmen als einen plötzlichen, aber unbeabsichtigt eintretenden Vorfall, durch den ein Mensch oder eine Sache verletzt wurde. Für das deutsche Recht war daher Unfall nicht gleichbedeutend mit Schaden. Die österr. Lehre urteilt anders. Nach ihr ist das Wort Unfall in § 6 Abs. 2 KG mit Schaden gleichbedeutend[1]). Da nach dieser Bestimmung nur eine schuldhafte Unterlassung der Meldung den Schadenersatzanspruch erlöschen lässt, kann der Geschädigte trotz Ablaufs der Meldefrist seine Ansprüche geltend machen, wenn es sich um einen Schaden handelt, der erst nach Ablauf dieser Frist in Erscheinung tritt (z. B. ein Folgeübel).

Was die Einschränkung in § 6 Abs. 2 Schluss anbetrifft, so ist ihr Zweck klar. Der Geschädigte wird von der Pflicht der Meldung entbunden, wenn es sich um Unfälle handelt, deren Kenntnis durch den Ersatzpflichtigen unzweifelhaft ist. Es wäre ungerecht, wollte man die Versäumung der Meldung in diesen Fällen ebenfalls zu Lasten des Geschädigten gehen lassen. Aus dem gleichen Grunde soll auch eine Meldung, die auf anderem Wege als durch den Geschädigten an den Ersatzpflichtigen gelangte, wenn sie nur innerhalb von 4 Wochen erfolgte, die Ersatzansprüche nicht verjähren lassen.

Stützt der Geschädigte seine Ersatzansprüche auf die Vorschriften des allgemeinen bürgerl. Rechts, dann entfällt jede Meldefrist, die Verjährung dieser Ansprüche richtet sich einzig und allein nach den Verjährungsregeln des bürgerl. Rechts (insbesondere § 1489 ABGB).

d) Tschechoslovakei.

Die Verjährung der Schadenersatzansprüche, die sich auf Grund der §§ 29 ff. des Luftverkehrsgesetzes ergeben können, hat durch § 34 dieses Gesetzes eine besondere vom ABGB abweichende Regelung erfahren und zwar wie folgt:

a) Der Schadenersatzanspruch verjährt in 6 Monaten von dem Tage, an dem der Beschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhielt,

b) ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in drei Jahren von dem Tage des schädigenden Ereignisses.

1) Krasnopolski § 35 I 6 b.

Der Schadenersatzanspruch erlischt auch vor Ablauf der Verjährungsfrist, wenn der Ersatzberechtigte aus Verschulden unterlassen hat, innerhalb dreier Monate nach dem Tage, an dem er von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, ihm von dem Unfalle Mitteilung zu machen, es wäre denn, dass er auf anderem Wege von dem Unfall Kenntnis erhalten hat.

Wir sehen, dass das tschech. Recht die Verjährung in gleicher Weise geregelt hat wie das österr. KG, nur mit dem einen Unterschied, dass die Mitteilungsfrist statt 4 Wochen 3 Monate beträgt. Die Ausführungen, die zur Verjährung im österr. Recht gemacht wurden, können wir demnach auf das tschech. Recht übertragen.

Eine Besonderheit darf aber nicht vergessen werden. In § 34 Abs. 3 des Gesetzes wird noch eine besondere Hemmung der Verjährung normiert. Wurde nämlich der Ersatzanspruch dem Ersatzpflichtigen angemeldet, so wird die Verjährung gehemmt, so lange dessen mündliche oder schriftliche Antwort nicht einlangt.

So weit die Geschädigten ihre Ansprüche auf Grund des allgemeinen bürgerl. Rechts geltend machen, sei es, dass sie den Schutz der besonderen luftrechtlichen Haftung nicht geniessen, sei es, dass sie trotz dieses Genusses ihre Ansprüche auf die Vorschriften des allgemeinen bürgerl. Rechts stützen (§ 35), richtet sich die Verjährung gleichfalls nach bürgerl. rechtl. Grundsätzen. Die besonderen Verjährungsfristen des § 34 LuVG entfallen [1]).

e) Frankreich.

Von der Aufstellung besonderer Verjährungsfristen für die Ansprüche, die sich auf Grund des Luftfahrtgesetzes ergeben können, hat das franz. Recht Abstand genommen. Es kommen also die allgemeinen Vorschriften zur Anwendung, die teils im Code civil oder Code de commerce, teils im Code d'instruction criminelle ihre Wurzel haben. Die vielen Streitfragen, die die komplizierte Verjährung im franz. Recht hervorgerufen hat, können im Rahmen dieser Arbeit nicht besprochen werden [2]).

Soweit sich die Ersatzansprüche auf einen Beförderungsvertrag stützen, sind die Vorschriften des Code de commerce und zwar Art. 433 ff. zur Anwendung zu bringen. Das franz. Luftfahrtgesetz hat zwar die Anwendung dieser Verjährungsvorschriften nicht ausdrücklich ausgesprochen, ihre Anwendung

1) Dies wird in § 34 noch besonders ausgesprochen: „Der Schadenersatzanspruch verjährt, soweit es sich nicht um einen Anspruch nach dem allgemeinen bürgerl. Recht handelt . . .".

2) cf. dazu Crome Bd. 1 § 137 ff. S. 390 (415), Bd. 2 § 415 S. 762 ff. (764); Planiol Nr. 630 ff.

ergibt sich aber m. E. aus Art. 45 des Luftfahrtgesetzes, der besagt: "Sous réserve des dispositions précédentes les règles du Code de commerce relatives aux transports par terre et par eau sont applicables au transport par air."

Die Verjährungsfrist des Art. 433 Code de commerce für Ansprüche wegen Beschädigung oder Verlust von Waren, bezw. wegen Personenschäden beträgt gleichmässig 1 Jahr nach Ankunft des Luftfahrzeuges (im Gesetz: navire) [1]).

f) Polen.

Ueber die Verjährung der Schadenersatzansprüche bestimmt die poln. luftrechtl. VO in Art. 70, dass solche Ansprüche, wenn es sich um Schäden handelt, die dritten Personen zugefügt wurden, nach Ablauf zweier Jahre verjähren, gerechnet von dem Tage, an dem der Schaden entstand. Handelt es sich um Ersatzansprüche auf Grund eines Beförderungsvertrages, so beträgt die Verjährungsfrist zwar ebenfalls 2 Jahre, aber von dem Tage an, an dem die Frist der reisemässigen Ankunft bezw. die Lieferungsfrist verstrichen ist.

II. Teil.

Nach den Vorschriften ausserhalb der Luftverkehrsgesetze (allgemeines bürgerl. Recht).

Bisher wurde von der Sonderregelung gesprochen, die die einzelnen Luftverkehrsgesetze für die Haftung für Luftverkehrsschaden getroffen haben. Die meisten dieser Gesetze verweisen aber darüber hinaus auf die Bestimmungen des allgem. bürgerl. Rechts, sei es, dass diese Bestimmungen neben den Sonderbestimmungen zur Anwendung gelangen können, sei es, dass nur ein bestimmter Teil der Haftung für Luftverkehrsschaden eine Sonderregelung gefunden hat und für den nicht geregelten Teil das allg. bürgerl. Recht Anwendung finden muss.

a) Deutschland.

Das deutsche Recht spricht in § 28 LuVG aus, dass die reichsgesetzlichen Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeuges entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer

1) Art. 433: Sont prescrites: Toute demande en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans leur transport, un an après l'arrivée du navire.

La même prescription est applicable à l'action des passagers contre le capitaine et les propriétaires du navire, ayant pour cause un dommage ou retard eprouvé pendant le voyage.

in weiterem Umfang oder der Führer oder ein anderer haftet, unberührt bleiben. In dieser Vorschrift wird also klargestellt, dass die Sonderhaftung des § 19 LuVG nur eine Ergänzung der sonstigen gesetzlichen Haftungsbestimmungen darstellt, dass mit anderen Worten der Verletzte stets die Möglichkeit hat, seinen Schadenersatzanspruch nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerl. Rechts geltend zu machen, dass sich die Einzelheiten der Haftung dann nach diesen Grundsätzen bestimmen. Erforderlich ist in jedem Falle, dass es sich um reichsgesetzliche Vorschriften handelt; das Landesrecht scheidet aus.

Welche reichsgesetzlichen Vorschriften über eine weitere Haftung für den beim Betrieb eines Luftfahrzeuges entstandenen Schaden kommen in Betracht?

In erster Reihe die Haftung nach den §§ 823 ff. BGB.

Voraussetzung dieser Haftung aus unerlaubten Handlungen ist stets ein Verschulden im Sinne der §§ 823 ff. Kann der Ersatzberechtigte ein solches Verschulden nachweisen — die Beweislast liegt ihm ob —, so liegt es in seiner Macht, seinen Ersatzanspruch entweder auf § 823 Abs. 1 oder Abs. 2 zu stützen, wobei als Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 alle Bestimmungen des LuVG zu gelten haben, die dem Schutze des Publikums dienen (z. B. § 3, 4, 11, 12 usw.). Zu berücksichtigen bleibt aber, worauf schon hier hingewiesen sei, die Best. des § 1 LuVG: „Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und die zu seiner Ausführung erlassenen Anordnungen beschränkt ist."

Dises hier festgesetzte Recht der freien Benutzung des Luftraumes schliesst nach herrchender Lehre [1]) das Recht des Luftfahrers in sich, in der Luft alle Handlungen vorzunehmen, die zu dem Betriebe des Luftfahrzeugs gehören, die mit der erlaubten Benutzung des Luftraumes untrennbar verbunden sind. Eine solche gestattete Handlung ist z. B. das Abwerfen von Ballast. Wirft ein Ballonfahrer über einer bewohnten Ortschaft Sand ab, um eine grössere Höhe zu erreichen, und wird durch diesen Abwurf ein Schaden angerichtet, so kann wohl eine Haftung auf Grund der Bestimmung des § 19 LuVG in Frage kommen, nie aber eine solche aus unerlaubter Handlung, und zwar selbst dann nicht, wenn der Fahrer weiss oder wissen musste, dass der Abwurf Schaden anrichten wird, denn dieser Abwurf ist untrennbar mit der erlaubten Benutzung des Luftraumes verbunden.

Als ersatzpflichtige Personen kommen ausser dem Luftfahrzeughalter und Benutzer — diese haften ja schon gemäss

1) Busse § 1 Anm. 5, Fachinger S. 20, Volkerding S. 78, Bredow-Müller § 1 D II.

§ 19 Abs. 1 u. 2 LuVG — der Führer sowie jeder Dritte in Betracht, mag er zu dem Luftfahrzeuge in irgend einem Verhältnis stehen, wie z. B. der Unternehmer eines Flughafens, der Sachverständige, der fahrlässigerweise einem luftuntüchtigen Flugzeug die Zulassung erteilt, oder mag dieser Dritte dem Luftfahrzeug vollkommen fremd gegenüberstehen, wie etwa ein Tierhalter, Eisenbahnunternehmer oder sonst eine dritte Person. Trifft den Führer ein Verschulden, so haftet für ihn — abgesehen von seiner eigenen Haftung — der Luftfahrzeughalter bezw. der unbefugte Benutzer, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass diese Personen sich von ihrer Haftung durch den Entlastungsbeweis des § 831 BGB befreien können, wenn es sich bei den Ersatzberechtigen um unbeteiligte Dritte handelt. Was nun den weiterem Umfang der Haftung im Sinne des § 28 LuVG anbetrifft, so ergibt sich dieser daraus, dass bei einer Haftung auf Grund der bürgerl. rechtl. Bestimmungen eine Beschränkung der Ersatzansprüche durch Haftungshöchstsummen entfällt. Ferner hat gemäss § 845 BGB auch ein Dritter Anspruch auf Ersatz für die entgangenen Dienste, die der Verletzte dem Dritten kraft Gesetzes in dessen Hauswesen oder Gewerbe zu leisten verpflichtet war, ein Anspruch, der dem LuVG fremd ist. Weiterhin kann auf Grund des § 847 Abs. 1 BGB im Gegensatz zum LuVG Ersatz des Schadens verlangt werden, der nicht Vermögensschaden ist. Endlich besteht bei der Verjährung der Ansprüche aus unerlaubter Handlung ein nicht unerheblicher Unterschied gegenüber den Verjährungsvorschriften des LuVG. Die Ansprüche auf Ersatz des aus unerlaubter Handlung entstandenen Schadens verjähren erst in 3 Jahren von dem Zeitpunkte an, in welchem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren von der Begehung der Handlung an (§ 852 Abs. 1 BGB).

Als weitere reichsgesetzliche Vorschrift ist § 904 BGB zu beachten.

Der Eigentümer einer Sache ist nicht berechtigt, die Einwirkung eines anderen auf die Sache zu verbieten, wenn die Einwirkung zu Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr notwendig und der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung dem Eigentümer entstehenden Schaden unverhältnismässig gross ist. Der Eigentümer kann aber als Ausgleich für die ihm auferlegte Duldungspflicht Ersatz des ihm entstehenden Schadens verlangen.

Da im Augenblick einer gegenwärtigen Gefahr für das Luftfahrzeug nicht nur das Fahrzeug selber, sondern auch Frachtgut bezw. auch Fluggäste beschädigt zu werden drohen, und da

dieser drohende Schaden gegenüber dem Schaden, den eine Beschädigung des Grundstücks herbeiführt, unverhältnismässig gross ist im Sinne des § 904 BGB, so ergibt sich aus dieser Gesetzesbestimmung ein Recht auf Notlandung für den Luftfahrer.

Auch das LuVG kennt ein Landungsrecht für Luffahrzeuge und zwar dürfen diese gemäss § 12 Abs. 1 des Gesetzes auf Flughäfen und ausserhalb geschlossener Ortschaften auf nicht eingefriedigten Grundstücken oder auf Wasserflächen landen. Bestritten ist allerdings, ob durch diese Vorschrift die Widerrechtlichkeit einer solchen Landung aufgehoben werden soll. Die H. M. bejaht mit Recht [1]; die Gegenansicht [2], die sich darauf stützt, dass § 12 nur eine verkehrspolizeiliche Vorschrift ist, die dem Luftfahrer also kein materielles Recht gibt, ist abzulehnen. Wenn auch § 12 im Abschnitt D „Verkehrsvorschriften" enthalten ist, so muss doch beachtet werden, dass es sowohl aus techn. wie auch aus wirtschaftl. Gründen unmöglich ist, eine solche Anzahl von Landungsplätzen zu schaffen, dass jede Landung ausserhalb solcher Plätze entfallen kann. „Im Interesse des allgemeinen Verkehrs- und Wirdschaftslebens muss die Luftfahrt das Recht haben, auch ausserhalb von Flughäfen und Landungsplätzen auf fremden Grundstücken zu landen, unabhängig von dem durch § 904 BGB gesicherten Rechte der Notlandung" [3].

Ist also nach dem Gesagten eine Landung in den im § 12 LuVG geseszten Fällen nicht widerrechtlich, so bleibt trotzdem die Haftung gemäss § 19 LuVG bestehen, wenn die Voraussetzungen einer Haftung gegeben sind. Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, so kann die Ersatzpflicht sich aus der Haftung für unerlaubte Handlungen (§ 823 ff. BGB) ergehen. Sie kann sich ergeben, nämlich unter der Voraussetzung, dass ein Verschulden vorliegt. Wie aber dann, wenn weder ein Betriebsunfall noch eine unerlaubte Handlung vorliegt, also weder eine Haftung auf Grund des § 19 LuVG noch auf Grund des § 823 BGB gegeben ist? Praktisch wird ein solcher Fall kaum eintreten, zumal das Anwendungsgebiet des § 19 LuVG ausserordentlich weit gefasst ist. Bredow-Müller [4] fordern eine analoge Anwendung der Reichsgerichts E. Bd. 100 S. 69 (Bd. 101 S. 102), durch die dem Grundeigentümer als Ausgleich für seine Duldungspflicht gemäss § 905 BGB ein Schadenersatzanspruch gewährt wurde. Die Entscheidung des Reichsgerichts, die vor dem Erlass des LuVG liegt, mag für diese Zeit durchaus zutreffend sein, zumal

1) Bredow-Müller S. 174, Volkerding S. 79, Fachinger S. 23, Busse § 12 Anm. 1.
2) Müller V S. 16.
3) Busse § 12 A 1.
4) S. 178; ebenso Busse § 12 Anm. 7 Note 2c.

sie fehlende Gesetzesbestimmungen durch eine erweiterte Auslegung zu ersetzen sucht. Nachdem aber das LuVG die Haftpflicht für Schaden, der durch Luftfahrzeuge entstanden ist einer Regelung unterzogen hat, bleibt für die Anwendung des § 905 BGB kein Raum mehr [1]). Ist der Schaden nicht durch die Eigenart des Luftfahrzeuges und auch nicht durch ein Verschulden entstanden, so kommt eine Ersatzpflicht nicht in Frage.

Handelt es sich um eine Notlandung, die auf eingefriedigten Grundstücken oder auf nicht eingefriedigten Grundstücken innerhalb geschlossener Ortschaften vorgenommen wurde, so findet § 904 BGB Anwendung. Die Ersatzpflicht eines evtl. Schadens ergibt sich aus Satz 2 des gleichen §.

Zu prüfen bleibt schliesslich noch die Haftung aus Vertrag.

Von der Regelung einer besonderen Vertragshaftung hat das LuVG abgesehen, es sind daher auch heute noch die Grundsätze des allgem. bürgerl. Rechts anwendbar. Warum neben den Haftpflichtbestimmungen des LuVG für eine Anwendung der Bestimmungen über Verträge kein Raum sein soll [2]), ist nicht einzusehen, widerspricht auch dem im § 28 LuVG ausgesprochenen Grundsatz [3]).

Was die Vertragshaftung anbetrifft, so kann sich diese einmal aus Dienstvertrag, der zwischen Halter und seinen Angestellten besteht, ergeben. Gemäss § 618 BGB hat der Dienstberechtigte Räume, Vorrichtungen oder Gerätschaften, die er zur Verrichtung der Dienste zu beschaffen hat, so einzurichten und so zu erhalten und Dienstleistungen, die unter seiner Anordnung oder seiner Leitung vorzunehmen sind, so zu regeln, dass der Verpflichtete gegen Gefahr für Leben und Gesundheit so weit geschützt ist, als die Natur der Dienstleistung es gestattet. Erfüllt der Dienstberechtigte diese seine Verpflichtungen nicht, so ist er, wenn ihn ein Verschulden trifft, nach den Vorschriften der §§ 842—846 BGB zum Schadensersatz verpflichtet (§ 618 Abs. 3).

Gegenüber Fluggästen und Aufgebern von Gütern ist das zu Grunde liegende Rechtsverhältnis ein Werkvertrag.

Da in der Regel bei der gewerbsmässigen Personen- oder Sachenbeförderung durch Luftfahrzeuge Halter des Luftfahrzeuges im Sinne des § 19 LuVG das Unternehmen (Luftfahrtunternehmen § 11 LuVG) selber ist, wird dieses Unternehmen gewöhnlich Kaufmann im Sinne des HGB sein. Die Kaufmannseigenschaft ergibt sich zwar nicht aus § 1 Ziff. 5 HGB — die Beförderung durch Luftfahrzeuge ist hier als Handelsgewerbe nicht aufgeführt —, sie wird aber regelmässig auf Grund des

1) Fachinger S. 59, Volkerding S. 80.
2) so Fachinger S. 63.
3) Roer S. 36, Busse § 28 Anm. 3, Volkerding S. 82.

§ 2 HRB — ein gewerbliches Unternehmen, das nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert — gegeben sein [1]). Gleich an dieser Stelle soll eine Frage berücksichtigt werden, nämlich die Frage, ob es nicht möglich ist, die Bestimmungen des HGB über Frachtgeschäfte (§ 425—452), über die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen (§ 453—473), über die Beförderung von Reisenden und Gütern zur See (§ 556—678) wenigstens analog auf die Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge anzuwenden. Die Frage muss verneint werden. Einmal fehlt im deutschen Recht jeder Hinweis auf die Anwendung der vorhergenannten Bestimmungen, ferner muss berücksichtigt werden, dass die Luftbeförderung weitgehende Eigenheiten aufweist, die den anderen Beförderungsarten vollkommen fehlen. Aus diesem Grunde sind wir mangels gegenteiliger Bestimmungen gezwungen, die allgemeinen Rechtssätze auch auf die Luftbeförderung anzuwenden. Der Vertrag, der eine Beförderung von Personen oder Gütern durch Luftfahrzeuge zum Inhalte hat (Luftbeförderungsvertrag) ist, wie schon vorher, erwähnt ein Werkvertrag im Sinne der §§ 631ff. BGB.

Als Herstellung des Werkes im Sinne des § 631 ist die Beförderung nach dem Bestimmungsort anzusehen. Neben dieser Hauptverpflichtung umfasst der Werkvertrag auch noch die Nebenpflicht, für die körperliche Gesundheit und Unversehrtheit der Passagiere und für den Schutz gegen Verluste und Beschädigung der aufgegebenen Güter Sorge zu tragen [2]). Für eine schuldhafte Verletzung dieser Sorgfaltspflicht, die sich als eine positive Vertragsverletzung darstellt, haftet der Unternehmer auf Schadensersatz.

So weit der Unternehmer Kaufmann ist — das wird, wie wir früher sahen, in den meisten Fällen der Fall sein —, ist auch § 347 HGB zu beachten, d. h. der Unternehmer hat für die eben erwähnte Sorgfaltspflicht mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen. Diese Sorgfaltspflicht wird im allgem. nur dann erfüllt sein, wenn ausser der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen (§ 3, 4 LuVG) jedes erdenkliche Mittel zur Vermeidung von Schäden angewandt wurde. Eine Verletzung der Sorgfaltspflicht wird z. B. darin erblickt werden können, dass das betr. Luftfahrzeug von einem geistig oder körperlich unfähigen Führer geleitet wurde, dass das Luftfahrzeug bei schlechter Wetterlage startete usw. [3]).

1) cf. auch § 6 HGB Kaufmann kraft Rechtsform — das Luftfahrtunternehmen wird in vielen Fällen als A.-G., Komm. Ges. oder als G. m. b. H. betrieben werden. cf. ferner die §§ 343, 344 HGB.

2) so RGE Bd. 66 S. 12, Bd. 98 S. 327, Bd. 116 S. 213 RG i. JW 1927 S.1248.

3) cf. Roer S. 39.

Was nun den Umfang des Schadenersatzes bei dieser Haftung aus Vertrag anbetrifft, so ist zu beachten, dass ein Ersatz des sog. immateriellen Schadens und ein Ersatz für den Verlust des Unterhaltsrechts nicht in Frage kommt (§ 249ff. BGB) [1]. Zu beachten bleibt auch, dass als Haftpflichtiger stets nur der Vertragsgegner in Frage kommt, der gemäss § 278 für das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen haftet. Eine Besserstellung der aus Vertrag Ersatzberechtigten ist lediglich darin zu erblicken, dass die Ersatzansprüche gemäss § 195 erst in 30 Jahren verjähren. Man hat zwar hierüber gestritten und versucht, die besondere Werkvertragsverjährung des § 638 anzuwenden, jedoch hat das RG mit Recht in ständiger Rechtsprechung angenommen, dass diese Verjährungsfrist bei Ansprüchen, die sich auf eine Vernachlässigung der Fürsorge gründen keine Anwendung finden kann, da diese Fürsorge nicht unmittelbar Gegenstand des Werkvertrages und der Abnahme ist [2].

b) Schweiz.

Das schweizer. Recht spricht in Art. 31 BRB aus, dass, soweit die vorliegenden Vorschriften (nämlich die des BRB, insbesondere Art. 26) nicht etwas anderes bestimmen, für die Haftpflicht die Bestimmungen des schweizer. Obligationenrechts gelten.

Diese Vorschrift, die weit enger gefasst ist, als § 28 des deutschen LuVG, kann zunächst nur dahin verstanden werden, dass als ergänzendes Recht diejenigen Bestimmungen des OR herangezogen werden sollen, die eine Regelung über solche vom BRB unerwähnt gelassene Dinge treffen, also z. B. Umfang des Ersatzes Art. 42ff. OR, Verjährung Art. 60 OR usw. Wir haben diese Bestimmungen bereits bei der Besprechung der besonderen luftrechtlichen Haftung kennengelernt.

Ob nun darüber hinaus Art. 31 BRB auch aussprechen wollte, dass der Ersatzberechtigte seine Ansprüche auf Grund der Vorschriften des OR geltend machen kann, also z. B. aus unerlaubter Handlung oder aus Vertrag, ohne sich auf die besonderen Haftungsvorschriften des BRB zu berufen, erscheint mir zweifelhaft. Wenn Art. 31 sagt „soweit die vorliegenden Vorschriften nicht etwas anderes bestimmen", so können m. E. diese Worte nur so verstanden werden, dass die Haftpflicht sich stets nach Art. 26 BRB richtet, d. h. dass in jedem Falle das Verursachungs- oder Veranlassungsprinzip gilt und nicht etwa die

1) Stellt sich die positive Vertragsverletzung gleichzeitig als eine unerlaubte Handlung im Sinne des § 823 BGB dar, so kann nach h. L., insbesondere der des Reichsgerichts, der Kläger ebenfalls einen Anspruch auf Schmerzensgeld usw. geltend machen.

2) RGE Bd. 62 S. 119, Bd. 64 S. 43, Bd. 66 S. 12; Reichsgerichts Komm. Anm. zu § 638.

Vorschriften über Verschuldenshaftung nach dem OR. Man könnte allerdings einwenden, dass es doch dem Kläger freigestellt sein muss, ob er seine Ersatzansprüche auf Grund des Art. 26 BRB geltend machen will oder ob er seine Ansprüche auf die allgemeinen Vorschriften des OR zu stützen gedenkt, wenn deren Voraussetzungen vorliegen. Ich glaube aber, dies hat der Gesetzgeber vermeiden wollen. Und ganz abgesehen davon, selbst wenn es zulässig sein sollte, dass der Kläger seinen Anspruch auf das allgemeine OR stützt, so hat er hieraus gewiss keinen Vorteil.

Macht er die Haftung aus unerlaubter Handlung geltend (Art. 41 ff. OR)[1]), so ist der Umfang des Ersatzes (Art. 43 ff.) der gleiche, wie wir ihn bei der Besprechung des BRB kennengelernt haben. Auch die Verjährungsfrist ist keine längere (Art. 61) und schliesslich bietet selbst die Reihe der Ersatzpflichtigen keinen Unterschied, da ja gemäss Art. 26 BRB ebenfalls in erster Linie der Fehlbare haftet.

Macht der Kläger die Haftung aus Vertrag geltend, sei es als Angestellter aus Dienstvertrag (Art. 319, 339), als Fluggast aus Auftrag (Art. 394, 398) oder endlich bei der Warenbeförderung aus Frachtvertrag (Art. 440, 446 -449), so ist auch hier der Umfang des Ersatzes kein anderer, denn auf jede Verletzung der dem Beklagten obliegenden Vertragspflichten — diese ergeben sich aus Art. 339, 398, 446 – 449 OR — finden, zumal was das Mass der Haftung anbetrifft, die Bestimmung über unerlaubte Handlungen Anwendung (Art. 99 Abs. 3 OR).

Schliesslich wäre noch die Haftung aus Notstand zu berücksichtigen (OR Art. 52 Abs 2, ZGB Art. 701). Die Bestimmungen über Notstand, die im Schweizer. Recht an zwei verschiedenen Stellen in Erscheinung treten, die aber mit von Tuhr [2]) gleichmässig zu behandeln sind, gewähren dem Luftfahrer ein Recht auf Notlandung. Eine dem § 12 des deutschen LuVG nachgebildete Bestimmung fehlt dem schweizer. BRB. Art. 20 spricht aus, dass lenkbare Luftfahrzeuge nur an den von der Aufsichtsbehörde bewilligten Landungsplätzen landen dürfen [3]). Nichtlenkbare Luftfahrzeuge dürfen also auch auf anderen Plätzen

1) Übrigens ist auch im schweizer. Recht Art. 1 BRB zu beachten, der das Recht der freien Benutzung des Luftraumes normiert. Hieraus ergibt sich ebenso wie im deutschen Recht ein Recht auf Vornahme aller Handlungen, die mit dieser Freiheit untrennbar verbunden sind (z. B. Abwurf von Ballast dieser ist schon gemäss Art. 22 Abs. 1 S. 2 gestattet). Soweit also das Recht auf freie Benutzung des Luftraumes reicht, kann die Vornahme von Handlungen, die mit dieser Benutzung verbunden sind nicht als unerlaubte Handlung betrachtet werden.

2) § 46 IV 7 (S. 336 ff.).

3) cf. auch Abs. 2 u. 3 des Art. 20; Hess Art. 5 Anm. 4.

landen. Doch unabhängig davon, ob es sich um lenkbare oder nichtlenkbare Luftfahrzeuge handelt, ist in jedem Falle der bei einer Landung eingetretene Schaden zu ersetzen, mag es sich nm eine gewöhnliche Landung oder um eine Notlandung handeln (Art. 26 BRB „auf dem Landungsplatz veranlasst". Art. 41 OR bei Notstand Art. 52 Abs. 2 OR und Art. 701 ZGB).

c) Oesterreich.

Bei der Besprechung der besonderen luftrechtlichen Haftungen sahen wir, dass diese strenge Haftung nicht uneingeschränkt allen Personen und Sachen zu Gute kommt, dass vielmehr gemäss § 16 des Gesetzes vom 10. 12. 1919 die §§ 1 u. 2 KG auf Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen oder Sachen keine Anwendung finden, wenn z. Zt. des Unfalls die beschädigte Person oder Sache mit dem Motorluftfahrzeuge befördert wurde oder die beschädigte Person bei dessen Betrieb als Bediensteter in Verwendung stand. Weiter sahen wir, dass die Bestimmungen der § 1 u. 2 KG keine Anwendung finden auf die gegenseitigen Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Haftpflichtigen oder ihrer Sachen, die sich aus einem und demselben schadenbringenden Ereignis ergeben.

Alle diese Personen, denen die Möglichkeit fehlt, ihre Ersatzansprüche auf Grund der strengen luftrechtlichen Haftung geltend zu machen, sind auf die Haftungsbestimmungen des allgem. bürgerl. Rechts angewiesen. Aber auch die Personen, die durch die Haftungsvorschriften des KG geschützt sind, haben es in ihrer Hand, ihre Ersatzansprüche ebenfalls auf Grund des ABGB geltend zu machen, da § 7 KG ganz einfach bestimmt, dass „durch die Bestimmungen dieses Gesetzes weitergehende Haftungen, die sich aus dem ABGB oder aus anderen Gesetzen ergeben, nicht ausgeschlossen sind".

Welche Bestimmungen des ABGB sind zu beachten? „Von dem Rechte des Schadenersatzes und der Genugtung" heisst die Ueberschrift des 30. Hauptstückes Teil II ABGB (§ 1293—1341). In diesem Hauptstück stellt das ABGB Grundsätze über die Verpflichtung zum Ersatz eines eingetretenen Schadens auf und zwar sowohl für die Fälle, in denen ein Vertragsverhältnis Beschädiger und Beschädigten verbindet, als auch für Fälle, in denen ein solches Vertragsverhältnis nicht vorliegt.

I. Als Quellen der Beschädigung nennt § 1294 eine widerrechtliche Handlung oder eine Unterlassung eines anderen und einen Zufall.

Gemäss § 1295 ist nun jederman berechtigt, von dem Beschädiger den Ersatz des Schadens zu fordern, welchen dieser

hm aus Verschulden [1]) — böse Absicht oder Fahrlässigkeit § 1294 Abs. 2 — zugefügt hat. Der Schaden mag durch Uebertretung einer Vertragspflicht oder ohne Beziehung auf einen Vertrag verursacht sein [2]). Liegt ein Verschulden im Sinne des Gesetzes vor, so kann also der Ersatzberechtigte seinen Anspruch auf § 1295 stützen und Ersatz dieses Schadens vom Beschädiger verlangen, ohne dass zwischen beiden eine vertragliche Bindung vorliegt. Wir werden aber auch für das österr. Recht nicht vergessen dürfen, auf die Bestimmungen des § 1. des Gesetzes vom 10. 12. 1919 aufmerksam zu machen. „Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist gestattet, soweit nicht durch dieses Gesetz und die hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen Beschränkungen festgesetzt sind." Dieses hier ausgesprochene Recht der freien Benutzung des Luftraumes wird man, insbesondere was seinen Umfang anbetrifft, wie das gleiche in § 1 des deutschen LuVG normierte Recht auslegen können, d. h. die „gestattete" Benutzung des Luftraumes schliesst alle Handlungen in sich, die mit dieser Gestattung in untrennbarem Zusammenhang stehen. Zu den in diesem Sinne gestatteten Handlungen gehört demnach der Abwurf von üblichem Ballast. Ein Schaden, der durch solchen Abwurf angerichtet wird, kann wohl auf Grund des § 1 KG zum Ersatz verpflichten, nicht aber auf Grund des § 1295 ABGB, es sei denn, dass die Ausübung dieser durch das Gesetz gestatteten Handlungen offenbar den Zweck hatte, den anderen zu schädigen [3]).

II. Ersatz des im Notstand verursachten Schadens. Eine Bestimmung, die dem § 904 BGB gleichkommt, kennt das österr. Recht nicht. Wenn jemand im Notstand einen Schaden verursacht, um eine unmittelbar drohende Gefahr von sich oder anderen abzuwenden, hat der Richter unter Erwägung, ob der

---

1) cf. § 1306: „Der Schaden, welchen jemand ohne Verschulden oder durch eine willkürliche Handlung verursacht hat, ist er in der Regel zu ersetzen nicht schuldig".

2) Der Beschädigte kann seinen Ersatzanspruch auch auf § 1311 stützen: „Der blosse Zufall trifft denjenigen, in dessen Vermögen oder Person er sich ereignet hat. Hat aber jemand den Zufall durch ein Verschulden veranlasst; hat er ein Gesetz, das den zufälligen Beschädigungen vorzubeugen sucht, übertreten, so haftet er für allen Nachteil, der ausser dem nicht erfolgt wäre". Als Schutzgesetz im Sinne dieser Vorschrift gelten alle Sicherheitsvorschriften des KG, sowie die Ausführungsverordnungen hierzu cf. z. B. die Flugplatzbetriebsordnung bei Fischl S. 77 ff.

3) cf. § 1305: „Wer von seinem Recht innerhalb der rechtlichen Schranken Gebrauch macht, hat den für einen anderen daraus entspringenden Nachteil nicht zu ersetzen". Innerhalb der rechtlichen Schranken (!): „Auch wer in einer gegen die guten Sitten verstossenden Weise absichtlich Schaden zufügt ist dafür verantwortlich, jedoch falls dieses in Ausübung eines Rechtes geschah, nur dann, wenn die Ausübung des Rechtes offenbar den Zweck hatte, den anderen zu schädigen (§ 1295 Abs. 2)".

Beschädigte die Abwehr aus Rücksicht auf die dem anderen drohende Gefahr unterlassen hat, sowie des Verhältnisses der Grösse der Beschädigung zu dieser Gefahr oder endlich des Vermögens des Beschädigers und des Beschädigten, zu erkenen, ob und in welchem Umfange der Schaden zu ersetzen ist (§ 1306 a). Ein Recht auf Notlandung ergibt sich aus dieser Vorschrift nicht [1]), ebensowenig gibt es ein allgemeines Landungsrecht. Liegen die Voraussetzungen des § 1306 a vor, so ist die Zubilligung des Schadenersatzes was den Umfang anbetrifft, dem Ermessen des Richters anheimgestellt. Liegt kein Nostand vor, so ergibt sich die Haftung entweder aus § 1 ff. KG oder bei Verschulden aus § 1295 bezw. 1311 ABGB. Wie aber dann, wenn weder ein Betriebsunfall noch eine gemäss § 1295 zum Schadenersatz verpflichtende Handlung vorliegt? Praktisch wird ein solcher Fall ebenso selten sein wie im deutschen Luftverkehr. Ehrenzweig [2]) glaubt den Forderungen der Grundeigentümer — in Anlehnung an die Entscheidungen des RG Bd 100 S. 69, Bd 108 S. 310 — durch eine analoge Anwendung von § 364 a ABGB gerechnet werden zu können, indem der genannte Verfasser den Grundeigentümern an Stelle der ihnen versagten negatorischen Klage einen Anspruch auf Schadenersatz zubilligen will. Diese Ansicht ist aber wohl mit den gleichen Bedenken abzulehen, wie für das deutsche Luftrecht (S. 100ff. der Arbeit).

III. Wenden wir uns nunmehr der Vertragshaftung zu.

Wir sahen am Anfang dieser Ausführungen, dass es für die Anwendung des § 1295 BGB gleichgültig ist, ob der eingetretene Schaden aus der Uebertretung einer Vertragspflicht herrührt oder ohne eine solche Vertragspflicht verursacht ist. Welche Vertragspflichten kommen in Frage? Die rechtlichen Beziehungen zwischen Angestellten und Arbeitgebern (Eigentümer des Motorluftfahrzeuges usw. § 1 KG) stellen sich als Dienstvertrag dar. Gemäss § 1157 hat der Dienstgeber die Dienstleistungen so zu regeln und bezüglich der von ihm beizustellenden oder beigestellten Räume und Gerätschaften auf seine Kosten dafür zu sorgen, dass Leben und Gesundheit des Dienstnehmers, soweit es nach der Natur der Dienstleistung möglich ist, geschützt werden. Hat der Dienstnehmer an Leben und Gesundheit dadurch Schäden erlitten, dass der Dienstgeber dieser seiner ebengenannten Fürsorgepflicht schuldhafterweise nicht entsprach, so hat letzterer den eingetretenen Schaden zu ersetzen (§ 1295) [3]).

1) cf. hierzu insbesondere Klang zu § 1306a.

2) § 394 IV (S. 653).

3) cf. Klang zu § 1157 II (S. 266).

Gegenüber Fluggästen und Aufgebern von Gütern ist das zu Grunde liegende Rechtsverhältnis ein Werkvertrag (§ 1151, 1165—1171) [1]). Als „Herstellung des Werkes" im Sinne von § 1151 ist die Beförderung nach dem Bestimmungsort anzusehen. Ausser dieser Hauptverpflichtung des Unternehmers umfasst der Werkvertrag aber auch noch Nebenpflichten und zwar als Beförderungsvertrag insbesondere die Nebenpflicht, für die körperliche Gesundheit und Unversehrtheit, wie überhaupt für den Schutz der beförderten Personen oder Waren zu sorgen [2]). Für eine schuldhafte Verletzung dieser Sorgfaltspflicht haftet der Unternehmer auf Schadenersatz gemäss § 1295. Soweit der Unternehmer Kaufmann ist [3]), bleibt Art. 282 HGB zu beachten, d. h. der Unternehmer hat für die eben genannte Sorgfaltspflicht mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen.

Zu berücksichtigen bleibt nun noch für alle Ersatzansprüche das Verschulden des Beschädigten (§ 1304) [4]). Wenn bei einer Beschädigung zugleich ein Verschulden von Seite des Beschädigten eintritt, so trägt er mit dem Beschädiger den Schaden verhältnismässig, und wenn sich das Verhältnis nicht bestimmen lässt zu gleichen Teilen. Ausser diesem Verschulden des Beschädigten muss das fremde Verschulden — nämlich das seiner Erfüllungsgehilfen — ebenfalls berücksichtigt werden. In § 1304 ist zwar hierüber nichts ausgesprochen, doch ergibt sich der mitgeteilte Satz nach h. M. [5]) aus der Analogie des § 1313a [6]), wonach jemand, der einem anderen zu einer Leistung verpflichtet ist, diesem für das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters sowie der Personen, deren er sich zur Erfüllung bedient, wie für sein eigenes haftet. Zu berücksichtigen bleibt endlich auch das Verschulden der nur mittelbar Geschädigten (z. B. Hinterbliebene § 1327), da nicht einzusehen ist, warum ein Verschulden dieser

1) Die Frage, ob wir bei der Beförderung von Reisenden und Gütern durch Luftfahrzeuge die Bestimmungen des HGB über den Frachtvertrag (§ 390 ff.) über die Beförderung von Gütern und Personen durch Eisenbahn (§ 422 ff.) usw. wenigstens analog zur Anwendung bringen können, ist im österr. Recht ebenso wie im deutschen zu verneinen, da weder ein gesetzlicher Hinweis auf diese Bestimmung vorhanden ist, noch die Eigenart der Luftbeförderung eine solche Analogie gestattet.

2) Klang zu § 1167 Note 6 und Anm. 63.

3) Die Luftverkehrsunternehmen werden auch im österr. Recht in der Regel die Kaufmannseigenschaft besitzen Art. 4 (neue Fassung), Art. 272 insbesondere Ziff. 3 AHGB.

4) „Verschulden in diesem Zusammenhange ist ein zur Schuld zurechenbares Verhalten bei der Beschädigung, bei der Entstehung oder Vergrösserung des Schadens, d. h. ein Mangel an Aufmerksamkeit, an Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten, deren Anwendung den Schaden ganz oder teilweise ferngehalten hätte — Krasnopolski S. 175".

5) Ehrenzweig § 302 III.

6) cf. auch § 8 KG.

Personen, denen das Gesetz Ersatzansprüche zubilligt, unbeachtet bleiben soll [1]). In welcher Weise ist das Verschulden des Beschädigten zu berücksichtigen?

Liegt böse Absicht des Beschädigers vor, so ist nach h. M. eine Teilung des Schadens ausgeschlossen, ebenso dann, wenn der Beschädigte nicht zurechnungsfähig ist und endlich auch dann, wenn der Beschädigte sich zwar vorsätzlich in Gefahr begeben hat, aber aus sittlich gerechtfertigten Gründen [2]).

Wen trifft nach den vorhergegangenen Ausführungen die Haftung?

Als Ersatzpflichtige kommen ausser den in § 1 KG genannten Personen (Lenker, Eigentümer usw.) alle Personen in Betracht, die den Schaden schuldhaft herbeigeführt haben, mögen diese Personen zu dem Luftfahrzeug in irgendeiner Beziehung stehen oder nicht. Handelt es sich um ein Verschulden der beim Betriebe des Motorluftfahrzeuges Angestellten, so trifft die Haftung ausserdem den Eigentümer dieses Fahrzeuges, da § 8 KG bestimmt: „Auch dort, wo die Ersatzansprüche, für einen durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges verursachten Schaden nach dem bürgerl. Rechte zu beurteilen sind, haftet der Eigentümer des Motorluftfahrzeuges oder wer nach § 1 an seine Stelle tritt, für das Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient, insoweit es sich um ihre Dienstleistung beim Betriebe des Motorluftfahrzeuges handelt".

Über den Umfang des Schadensersatzes muss noch soviel gesagt werden, dass das österr. Recht diesen grundsätzlich vom Grade des Verschuldens abhängig macht. In dem Falle eines aus böser Absicht oder aus auffallender Sorglosigkeit verursachten Schadens ist der Beschädigte volle Genugtuung — Ersatz des entgangenen Gewinnes § 1323 —, in den übrigen Fällen aber nur die eigentliche Schadloshaltung — Ersatz nur des erlittenen Schades — zu fordern berechtigt. Das KG gewährt in § 1 dem Ersatzberechtigten bei Sachbeschädigung nur einen Anspruch auf Ersatz des tatsächlich eingetretenen Schadens (Schadloshaltung). Soweit Schadenersatz für Körperverletzung oder Tötung zu leisten ist, ergibt sich der Umfang des Ersatzes aus den §§ 1325, 1326 und 1327 [3]).

Für die Verjährung der Entschädigungsklage gilt § 1489, der bestimmt, dass solche Klagen in 3 Jahren von der Zeit an verjähren, zu welcher der Schaden und die Person des Beschädigers den Beschädigten bekannt wurden, der Schaden mag durch Übertretung einer Vertragspflicht oder ohne Beziehung auf einen

1) Ehrenzweig § 392 S. 634.
2) Ehrenzweig § 303 IIIa, b u. c; Krasnopolski S. 176.
3) cf. darüber die zum KG gemachten Ausführungen S. 59ff. der Arbeit.

Vertrag verursacht worden sein. Ist dem Beschädigten der Schaden oder die Person des Beschädigers nicht bekannt geworden oder ist der Schaden aus einem Verbrechen entstanden, so erlischt das Klagerecht nur nach 30 Jahren.

d) Tschechoslovakei.

Bei der Besprechung der luftrechtlichen Haftung im tschech. Recht haben wir festgestellt, dass diese besondere Haftung nicht allen Personen gegenüber in Frage kommt, dass vielmehr einmal die Ersatzansprüche aus der Beschädigung von in Privatflugzeugen unentgeltlich beförderten Personen oder ihrer Sachen und ferner die gegenseitigen Ersatzansprüche aus der Beschädigung von ersatzpflichtigen Personen und ihrer Sachen auf Grund der Vorschriften des allgemeinen bürgerl. Rechts geltend zu machen sind (§ 32 Abs. 2, § 33 Abs. 2). Aber auch diejenigen Personen, denen der Schutz der §§ 29ff. LuVG gewährt ist, sind nicht gehindert, den Schadenersatz in weitergehendem Umfange nach den in dieser Richtung geltenden Vorschriften in Anspruch zu nehmen (§ 35).

Da in der Tschechoslovakei sowohl das österr. ABGB als auch das AHGB in Geltung sind, kann ich auf die im vorhergehenden Abschnitt gemachten Ausführungen verweisen.

Erwähnt sei nur noch, dass auch das tschech. LuVG die Freiheit des Luftraumes für Luftfahrzeuge normiert, indem nämlich § 2 des Gesetzes bestimmt: „Das Fliegen im tschechosl. Staate ist tschech. Luftfahrzeugen nach den Bestimmungen des Gesetzes gestattet." Nach den Bestimmungen des Gesetzes. Eine Bestimmung, die diese Freiheit — abgesehen von der Festsetzung sog. Verbotszonen § 3 — eingeschränkt, dürfen wir nicht vergessen. Es ist dieses § 4 der festsetzt: „Abgesehen vom Abfluge und von der Landung muss als untere Fluggrenze eine solche Höhe oberhalb der überflogenen Fläche eingehalten werden, dass durch die unmittelbare Einwirkung des Fluges die ruhige Benutzung der Grundstücke, Gebäude und anderen Objekte auf der überflogenen Fläche und in deren Umgebung nicht erschwert werde. Bei Einhaltung dieser Grenze darf das Fliegen über Grundstücken, Gebäuden und anderen Objekten vom Eigentümer oder von den sonst Berechtigten nicht verboten werden." Welche Höhe im Einzelfall einzuhalten ist, darüber lässt sich naturgemäss keine Bestimmung aufstellen, die Festsetzung muss vielmehr von Fall zu Fall geschehen. Zeigt sich durch zu niedriges Fliegen eine unmittelbare Einwirkung auf die ruhige Benutzung der überflogenen Flächen, so kann der Berechtigte das Ueber-

fliegen seines Gebietes verbieten und bei Wiederholungen Schadenersatz nach allgemeinen Grundsätzen fordern [1]).

e) Frankreich.

Das franz. Recht kennt eine Bestimmung wie § 28 des deutschen LuVG nicht. Jedoch ergibt sich die Anwendung der allgemeinen bürgerl. rechtl. Vorschriften daraus, dass die Regelung, die das Luftgesetz getroffen hat, keine umfassende ist, jedenfalls nicht umfassend in Bezug auf die Reihe derjenigen Personen, die auf Grund des Luftgesetzes ihre Ansprüche geltend machen können. So waren es schon einmal die unentgeltlich oder aus Höflichkeit beförderten Reisenden, denen gegenüber die bes. luftrechtl. Haftung nicht eintritt. Ferner bestimmt Art. 52 des Gesetzes, dass sich die Haftung der Piloten und des "expoitant", wenn es sich um Schäden handelt, die durch ein in Bewegung befindliches Luftfahrzeug an einem anderen in Bewegung befindlichen Luftfahrzeuges verursacht wurden, nach den Vorschriften des Code civil richtet.

I. Der unentgeltliche Transport.

Unter welchen Bedingungen haftet derjenige, der einen solchen unentgeltlichen Transport ausgeführt hat? Diese Frage hat das Tribunal civil de la Seine [2]) auf Grund eines Tatbestandes aus dem Jahre 1920 (also vor Erlass des Luftgesetzes) dahin entschieden, dass derjenige, der solchen unentgeltlichen Lufttransport ausgeführt hat, ebenso wie bei allen anderen Transportarten für Verschulden haftet. Mit anderen Worten die Haftung ergibt sich aus Art. 1382 Code civil. Nun kennt aber der Code civil auch eine strengere Haftung und zwar in Art 1384, wo einfach ausgesprochen ist, dass jeder haftbar ist für Sachen, die sich unter seiner Herrschaft befinden. In der Tat hat es auch nicht an Stimmen gefehlt, die aus diesem Artikel die Haftpflicht eines jeden Eigentümers für Schäden, die durch seine Sachen verursacht wurden, als Erfolgshaftung (responsabilité relative) ansehen wollen. Der Vorteil für den Geschädigten ist ohne weiteres klar, er braucht nicht das Verschulden des Beschädigers nachzuweisen, ein Verschulden, dessen Nachweis besonders im Luftverkehr fast immer nur unter den grössten Schwierigkeiten möglich sein wird. Aber auf der anderen Seite steht der Eigentümer des Luftfahrzeuges. Mit Recht macht Tissot [3]) darauf auf-

1) Das österr. Recht kennt eine Vorschrift wie § 4 des tschech. LuVG nicht. Trotzdem ist auch in Oesterreich die freie Benutzung des Luftraumes nicht uneingeschränkt zulässig, da wie wir sahen stets § 1295 insbesondere Abs. 2 zu berücksichtigen ist.

2) Rev. iur. int. loc. aér. 1924 S. 144.

3) S. 125.

merksam, dass die Erfolgshaftung wohl gegenüber den Personen berechtigt sein kann, die auf der Erde Schaden erlitten haben. Diese Personen, denen durch den Luftverkehr neue Gefahren drohen, gegen die sie machtlos sind, haben aus der Luftfahrt keine Vergünstigung. Ganz anders liegt es bei den unentgeltlich oder aus Höflichkeit beförderten Personen! Wenn der Luftfahrzeugführer einer Person das immerhin auch heute noch gefährliche Vergnügen einer Luftreise anbietet und die betr. Person nimmt dieses Anerbieten an, so lädt sie damit alle Gefahren auf ihre eigenen Schultern. Ausserdem bleibt zu berücksichtigen, dass der Eigentümer des Fahrzeuges keinen Vorteil aus einer solchen unentgeltlichen Beförderung hat. Soll er trotzdem das grosse Risiko tragen? Bei der entgeltlichen Beförderung liegen die Dinge anders, dort ist ein gewisser Ausgleich der Gefahrtragung für den Eigentümer in dem Fahrpreis vorhanden. Man wird also mit Tissot [1]) daran festhalten müssen, dass eine Haftung gegenüber unentgeltlich beförderten Reisenden nur im Falle Verschuldens gemäss Art. 1382 Code civil eintritt.

II. Die Haftung für Schäden, die durch ein in Bewegung befindliches Luftfahrzeug an einem anderen in Bewegung befindlichen Luftfahrzeug verursacht wurden.

Obwohl in weitgehendem Masse in allen Ländern, so auch in Frankreich, Vorschriften erlassen sind, die Unfällen durch Zusammenstoss vorzubeugen suchen, liegt es naturgemäss doch im Bereiche der Möglichkeit, dass trotz aller Massregeln solche Unfälle eintreten, sei es, dass höhere Gewalt sie hervorgerufen hat, sei es ein anderes Ereignis. Nach welchen Regeln werden die Schäden unter denjenigen verteilt, die an einem solchen Unfalle teilgenommen haben?

Im Seerecht kennt die franz. Gesetzgebung besondere Vorschriften für Zusammenstösse, es ist dies Art. 407 Code de commerce in Verbindung mit dem Gesetz vom 15. 7. 1915. Nicht so im Luftrecht. Art. 52 des Gesetzes vom 31. 5. 1924 spricht einfach aus, dass: "Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en evolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code civil."

Da das Luftgesetz, was diese Vorschrift anbetrifft eine Beeinflussung durch das vorher genannte Gesetz vom 15. 7. 1915 zeigt — letzteres nähert sich der gemeinrechtl. quasideliktischen Haftung —, so können wir auf diese Bestimmungen auch für das Luftrecht zurückgehen [2]).

1) S. 126.
2) Tissot S. 130.

Das Gesetz von 1915 kennt drei Arten von Zusammenstössen (collision oder abordage): l'abardage fortuit, l'abordage fautif, l'abordage par faute commune.

L'abordage fortuit. Art. 407 Code de commerce bestimmt hierüber: "Si l'abordage erst fortuit s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés." Dies ist der Grundsatz des Art. 1382 Code civil. Man braucht weder das Verschulden des einen noch des anderen Luftfahrzeuges nachzuweisen, vielmehr trägt jedes von ihnen den Schaden, den es erlitten hat.

L'abordage fautif. Die gleichen Grundsätze ergeben sich bei l'abordage fautif. Die Schäden, die durch einen solchen Zusammenstoss hervorgerufen sind, gehen zu Lasten desjenigen der sie verursacht hat [1]). Worin kann das Verschulden des Flugzeugführers bestehen? Wir sahen schon in früheren Ausführungen, dass das Luftgesetz in Art. 51 den Piloten die Anweisung gibt, alle Luftverkehrsvorschriften genau zu beachten und alles Notwendige zur Vermeidung von Schäden zu tun. Verstösst der Flugzeugführer gegen eine der erlassenen Sicherheitsmassregeln, landet er z. B. auf der falschen Seite des Flugplatzes, so ist das Verschulden auf seiner Seite. Dieses Verschulden hat der Geschädigte zu beweisen, da eine gesetzliche Vermutung für die Schuld des Führes im franz. Recht nicht vorhanden ist [2]).

L'abordage par faute commune. Ist der Zusammenstoss durch gemeinschaftliches Verschulden der Führer verursacht worden, so sind die verursachten Schäden verhältnismässig zu teilen und zwar gemäss der Schwere des beiderseitigen Verschuldens [3]).

Damit sind die Regeln, die bei Zusammenstössen von Luftfahrzeugen zur Anwendung gelangen können, beendet. Die Misslichkeiten, die sich hieraus für den Lufttransporteur ergeben können, zumal bei Fehlen einer sog. Abandonmöglichkeit, sind in der franz. Rechtslehre viel besprochen worden. In dieser Arbeit kann auf diese Dinge nicht eingegangen werden [4]).

III. Haftung für Arbeitsunfälle.

An anderer Stelle wurde schon ausgeführt, dass die besondere luftrechtl. Haftung dem Flugpersonal gegenüber nicht zur An-

1) Art. 407 Abs. 3: "Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise".

2) Tissot S. 132.

3) Art. 407 Abs. 4: "S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionelle à la gravité des fautes respectivement commises".

4) cf. darüber insbesondere Tissot S. 134 ff., Giroud II. Teil Kap. 1 S. 320.

wendung kommt, da Art. 43 des Luftgesetzes nur die Haftung auf Grund Beförderungsvertrages und Art. 53 nur die Haftung für Schäden gegenüber dritten Personen auf der Erde regelt.

Das grosse Gebiet der Haftung für Arbeitsunfälle ist in Frankreich im Gesetz vom 9. 4. 1898 einer Sonderregelung unterzogen worden, das sich auf der Theorie des gewerblichen Risikos aufbaut. Da der Arbeiter bei Ausführung seiner Verpflichtungen vielerlei unvermeidlichen Gefahren ausgesetzt ist, will das genannte Gesetz einen gerechten Ausgleich schaffen, indem es das Risiko dem aufbürdet, der gewissermassen diese Gefahren hervorruft und der den Gewinn aus der Arbeit zieht, nämlich dem Arbeitgeber. Welche Arbeiter dem Gesetz von 1898 unterstellt sind, geht aus Art. 1 hervor, der eine Reihe von Arbeitsbetrieben aufzählt, unter anderem auch den Transportbetrieb zu Wasser und zu Lande. Der Lufttransportbetrieb ist nicht ausdrücklich benannt, trotzdem wird man das Flugpersonal dem Schutz des genannten Gesetzes unterstellen können, zumal die Anwendung seiner Vorschriften durch Gesetz vom 12. 4. 1906 auf alle kaufmännischen Betriebe ausgedehnt worden ist, und die Luftverkehrsgesellschaften im allgemeinen solche kaufmännischen Betriebe sein werden [1]). Soweit das Flugpersonal, also z. B. bei Privatflugzeugen, deren Eigentümer nicht Kaufmann ist, den Schutz des Gesetzes von 1898 nicht geniessen kann, ist dieses Personal allein auf die allgemeinen bürgerl. rechtl. Vorschriften zur Geltendmachung irgend welcher Ersatzansprüche angewiesen. Eine Vorschrift wie § 618 des deutschen BGB kennt der Code civil nicht. Der Angestellte wird sich also nur auf die Deliktshaftung des § 1382 Code civil berufen können, indem er ein Verschulden des Arbeitgebers an dem Unfall nachweist. Das Flugpersonal dagegen, das sich auf das Gesetz vom 9. 4. 1898 berufen kann, hat nicht nur einen Anspruch auf Entschädigung bei Verschulden seines Herrn, sondern stets dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 1 des Gesetzes vorliegen.

"Les accidents survenus par le fait du travail, ou à l'occasion du travail donnent droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité à la charge du chef d'intreprise, à la condition que l'interruption de travail ait duré plus de quatre jours."

Nach dieser ebengenannten Bestimmung muss zwischen Unfall und Arbeit ein gewisser Zusammenhang bestehen. Wann dieser Zusammenhang vorliegt, kann nur von Fall zu Fall entschieden werden. Folgender Fall mag zur Erläuterung dienen [2]). Der

1) cf. Tissot S. 142.
2) Mitgeteilt von Tissot S. 143.

Pilot einer Luftverkehrsgesellschaft. sollte sein Flugzeug von einer Flugplatzstation zu einer anderen bringen und zwar in Etappen auf einem bestimmten Weg. Von einem Zwischenlandungsplatz, wo das Flugzeug repariert wurde, besuchte der Pilot eine Nachbarortschaft, die ausserhalb seines vorgeschriebenen Weges lag, um dort Familieninteressen, die mit seinem Dienstvertrag nichts zu tun hatten, wahrzunehmen. Der Pilot erlitt hier einen Unfall und verlangte nun von der Luftverkehrsgesellschaft Schadenersatz auf Grund Art. 1 des Gesetzes von 1898. Die beiden Untergerichte gaben der Klage statt. Der Kassationshof entschied anders, indem er ausführte, dass der Kläger das Opfer eines Unfalls geworden ist, an einem Ort, an dem er sich weder im Auftrage seines Herrn noch im Interesse des Unternehmens befand.

Was den Umfang des Schadenersatzes anbetrifft, so ist dieser in Art. 3 des Gesetzes genau geregelt. Nach dem gleichen Art. ist nicht nur der unmittelbar Verletzte selber ersatzberechtigt, sondern auch gewisse nur mittelbar Geschädigte (Ehefrau, Kinder).

IV. Luftfreiheit und Landung [1]).

Auch das franz. Luftgesetz normiert das Recht auf freie Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge, indem Art. 19 ausspricht: "Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire francais sous réserve des dispositions de l'art 8 [2]) ci-dessus".

Diese hier ausgesprochene Freiheit des Luftraumes ist aber nicht unbegrenzt, denn in Satz 2 spricht der gleiche Art. aus: "Toutefois, le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privés ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire". Hier wird also gleichzeitig auch dem Grundeigentümer das Recht zugesprochen sein Eigentum ohne Störung zu geniessen. Dieses Recht des Grundbesitzers, dessen Wurzeln im Code civil (Art. 552) liegen, darf durch das Überfliegen der Luftfahrzeuge nicht gestört werden. Doch wo ist die Grenze? Das Gesetz sagt hierüber nichts. Mit Tissot [3]) wird man es sicherheitspolizeilicher Anordnung überlassen müssen, eine Höhe festzusetzen, in welcher sich die Luftfahrzeuge über bewohnten Ortschaften ungehindert aufhalten können, ohne die Sicherheit der Einwohner zu gefährden. Werden die Grundeigentümer durch dauernde Verletzung der Anordnungen in ihrem Besitz gestört, so ist ihnen Schadenersatz nach allgemeinen Grundsätzen zuzubilligen.

---

1) cf. hierzu die eingehenden Ausführungen bei Tissot S. 159ff.

2) Art. 8 handelt von dem Benutzungsrecht des Luftraumes durch ausländische Luftfahrzeuge.

3) S. 201; cf. hierzu Art. 21 u. 22 des Gesetzes.

Was nun die Landung anbetrifft, so bestimmt hierüber Art. 24 folgendes: "Hors le cas de force majeure, les aeronefs ne peuvent atterrir ou prendre le départ que sur les aérodromes publics ou ouverts au public, ou dans un aérodrome privé régulièrement établi". Eine Landung ausserhalb der genannten Plätze darf also nur im Falle höherer Gewalt vorgenommen werden. Die Luftfahrer haben demnach grundsätzlich nicht das Recht auf Privatgrundstücken zu landen. Wird trotzdem eine Landung vorgenommen, so liegt eine Verletzung der Eigentumsrechte vor, für die Schadenersatz zu leisten ist, abgesehen davon, dass der Geschädigte naturgemäss auch einen Anspruch auf Ersatz der evtl. eingetretenen materiellen Schäden hat. Geschieht die Landung gezwungen — durch höhere Gewalt — so ist sie zwar grundsätzlich erlaubt, trotzdem muss aber gemäss Art. 53 bezw. bei Verschulden gemäss Art. 1382 Code civil der materielle Schaden ersetzt werden. Ob der Berechtigte darüber hinaus noch einen gewissen Entschädigungsanspruch als Ausgleich für seine Duldungspflicht hat, ist im verneinenden Sinne zu entscheiden, da das Luftgesetz die Landung im Falle höherer Gewalt ausdrücklich gestattet und einen Anspruch auf Entschädigung als Ausgleich für die Duldungspflicht nicht erwähnt [1]).

f) Polen.

Die poln. Luftfahrtverordnung vom 14. 3. 1928 bestimmt in Art. 69, dass der Unternehmer der Besatzung des Luftfahrzeuges gegenüber nach den die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Angestellten regelnden Vorschriften haftbar ist. Es ist dies die allgemeine Verschuldenshaftung, die sich aus Verletzung der dem Unternehmer obliegenden Vertragspflichten und auch ohne Vorliegen eines Vertrages aus unerlaubter Handlung ergibt. Zu berücksichtigen bleibt hierbei wiederum die Einteilung Polens in verschiedene Rechtsgebiete. Die Haftung des Unternehmers ergibt sich aus § 618, 823 des deutschen BGB, § 1295, 1157 des österr. ABGB, Art. 1382 des Code civil. Ausserdem sind naturgemäss auch in Polen die Bestimmungen über Kranken- und Unfallversicherungen zu berücksichtigen, nach denen das Flugpersonal der obligatorischen Versicherung unterliegt.

Eine Bestimmung, die wie § 28 des deutschen LuVG festsetzt, dass der Beschädigte die Möglichkeit hat, seine Ersatzansprüche auf das allgemeine bürgerl. Recht oder auf sonstige Gesetze zu stützen, kennt die poln. Luftfahrtverordnung nicht. Aus der eingehenden und umfassenden Regelung der Haftung für Luftverkehrsschaden (cf. insbesondere Art. 62, wo der Eigentümer bezw. die anderen gemäss Art. 59 haftpflichtigen Personen gegenüber

1) Tissot S. 211.

unentgeltlich oder aus Höflichkeit beförderten Reisenden nur bei grober Fahrlässigkeit oder bei bösem Willen für haftbar erklärt werden) ergibt sich, dass für die Anwendung der Vorschriften des allgemeinen bürgerl. Rechts, soweit eine solche Anwendung nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, kein Raum bleibt [1]).

§ 3.

Schluss.

Kritik und Besprechung der bereits erfolgten Ansätze zur Vereinheitlichung des Luftrechts (Luftprivatrecht).

Der schnelle Aufstieg und die schnelle Entwicklung der Luftfahrzeugindustrie nach dem Kriege brachte es mit sich, dass das Flugzeug in heutiger Zeit in immer stärkerem Masse seine Eignung als Beförderungsmittel bewiesen hat. Diese Eignung als Beförderungsmittel hat sich besonders dort ergeben, wo die Schnelligkeit des Flugzeuges gegenüber anderen Beförderungseinrichtungen von ausschlaggebender Bedeutung ist — auf langen Strecken. Es sind in erster Reihe diese langen Strecken, die der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs zugutekommen. Je weiter sich das Netz der Luftverkehrslinien ausspannt, je grösser wird diese Wirtschaftlichkeit sein. Landesgrenzen dürfen kein Hindernis bilden! „Wer von den europäischen Staatsgebieten aus Luftfahrt auf einer vernünftigen wirtschaftlichen Grundlage betreiben will, muss über die Grenzen seines Heimatstaates hinausgehen. Der Luftverkehrspolitiker darf nur in Weltstrecken denken, wenn er seiner eigenen Sache nicht die zukünftige Entwicklung abschneiden will [2])". Betrachten wir heute das Luftstreckennetz der Deutschen Lufthansa, so können wir deutlich feststellen, wie sich die Luftfahrt von Jahr zu Jahr über die Landesgrenzen hinaus entwickelt hat. Eine solche Entwicklung ist nur zu begrüssen! Noch sind wir nicht am Ende der Ausdehnung, weite Strecken liegen brach, sei es dass die Eisenbahn oder die Schiffahrt heute noch wirtschaftlicher arbeiten können, sei es dass die Technik noch nicht so weit fortgeschritten ist, um die entgegenstehenden Schwierigkeiten zu beheben. Immerhin, wir befinden uns im Vorwärtsschreiten, und es wird gewiss in naher Zukunft die Zeit kommen, wo das Luftfahrzeug den Weltverkehr beherrscht. Dieser Weltluftverkehr fordert aber in dringendem Masse ein einheitliches Luftrecht. Hier ist es die schuldrechtliche Seite, die der Vereinheitlichung die meisten Schwierigkeiten entgegenstellt. Schon

1) Der Kommentator Kaftal hat zu der aufgeworfenen Frage keine Stellung genommen, auch die Rechtsprechung hat, soweit ich habe feststellen können, noch keine Gelegenheit gehabt eine Entscheidung in dieser Richtung zu fällen.

2) Schreiber ZLR Bd. I S. 24.

die wenigen Länder, die zur Grundlage der vorliegenden rechtsvergleichenden Studie gewählt wurden, zeigen keineswegs, wie wir sahen, eine einheitliche Behandlung der Haftung für Luftverkehrsschaden. Die Beziehungen, die zwischen Luftverkehrsunternehmer und aussenstehenden Dritten oder zwischen Unternehmer und seinen Vertragsgegnern vorhanden sind, haben in Frankreich, Oesterreich und teilweise auch in der Tschechoslovakei eine verschiedene Regelung erfahren. Deutschland, die Schweiz und grundsätzlich Polen machen bei der Haftung keine Unterscheidung zwischen betriebsfremden Dritten und zwischen Fluggästen oder Warenversendern. Die scharfe Kritik, die diese Gleichstellung im deutschen Luftrecht erfahren hat [1]), ist hinreichend bekannt. Nach welchen Grundsätzen gehaftet wird, ist in Deutschland, der Schweiz, der Tschechoslovakei und in Polen so geregelt, dass unbeschränkte Erfolgshaftung gegenüber den Fluggästen, Warenversendern und aussenstehenden Dritten eintritt. Oesterreich lässt gegenüber Reisenden und Luftbefrachtern nach allgemeinen bürgerl. rechtlichen Grundsätzen haften, d. h. nur bei Verschulden. Frankreich endlich regelt die Haftung auf Grund eines Beförderungsvertrages nach den Grundsätzen der Gefährdehaftung, wie sie im See- und Landtransport zur Ausbildung gekommen ist. Auch die Frage nach der Person des Haftpflichtigen erfährt in den besprochenen Ländern keine einheitliche Behandlung. In Deutschland ist es der Halter, ebenso grundsätzlich in Frankreich (exploitant) und der Tschechoslovakei; in Oesterreich, Polen und der Schweiz haftet der Eigentümer des Luftfahrzeuges, bezw. der Träger der für das Fahrzeug ausgestellten Verkehrsbewilligung (Schweiz). Aber selbst dort, wo der Halter für haftpflichtig erklärt wird, ist in der Auslegung dieses Begriffes keine Einheitlichkeit festzustellen. Die Frage, welche Einreden der Ersatzpflichtige dem Schadenersatzanspruch entgegensetzen kann, zeigt in allen angeführten Ländern insofern eine Gleichheit, als der Haftpflichtige sich zur gänzlichen oder teilweisen Befreiung von seiner Haftung auf das Verschulden des Beschädigten berufen kann. Als weitere Ausschliessungsgründe kennt Frankreich und Polen die höhere Gewalt. Ob eine Enthaftungsklausel im Luftverkehr zulässig ist, wird in den Gesetzgebungen der einzelnen Länder entweder überhaupt nicht berücksichtigt (Deutschland, Schweiz) oder vollkommen (Oesterreich) oder wenigstens teilweise (Tschechoslovakei und Frankreich) für unzulässig erklärt. Endlich zeigen sich in weitgehendem Masse Verschiedenheiten auf dem Gebiete des Umfanges des Schadenersatzes und bei der Frage, welche Personen als nur mittelbar Geschädigte Ersatzansprüche erheben können. Bei den Fragen, die in dieser Richtung auftauchen, fehlt in den

1) cf. besonders Schreiber „Recht und Wirtschaft" 1922 Seite 687 ff.

Luftgesetzen zum grössten Teil eine besondere Festlegung. Das allgemeine bürgerliche Recht gelangt zur Anwendung, und selbst dort hat sich vielfach eine einheitliche Festlegung über den Umfang des Ersatzes und die Person der nur mittelbar Berechtigten nicht gezeigt.

Dass ein solcher Zustand, wie ihn die verschiedene Gesetzgebung auf dem Gebiete des Luftrechts zeigt, wie er sich weiterhin aus der verschiedenen Auslegung der einzelnen Gesetzesartikel ergibt, für eine erfreuliche Entwicklung des Weltluftrechts ein unbeschreibliches Hindernis bildet, leuchtet zweifellos ein. Es wäre allerdings verfehlt, wollte man sofort eine einheitliche Regelung sämtlicher auftauchender Fragen verlangen. Von besonderer Wichtigkeit wird es zunächst sein, die Grundsätze der Haftung einheitlich zu regeln; in weiteren Etappen wird dann auch die einheitliche Lösung der anderen auftauchenden Fragen kommen können. Diese Lösung muss aber kommen, will man nicht auf halbem Wege stehen bleiben. Die Schwierigkeiten, die sich insbesondere auf der schuldrechtlichen Seite des internationalen Luftverkehrs einer weltgleichen Luftrechtsgestaltung entgegenstellen, sind ungeheuer gross. Trotzdem werden sie überwunden werden können, wenn alle Länder von der Notwendigkeit einer Lösung des Problems durchdrungen sind, wenn alle Länder nach ihren Kräften zu dieser Lösung beitragen. Gewiss von heute auf morgen lässt sich ein so schwieriges Problem nicht lösen. Das ist auch keineswegs notwendig! Langsames Vorgehen von Stufe zu Stufe und vor allen Dingen eine Zusammenarbeit auf der Grundlage der Gleichberechtigung aller Länder wird erforderlich sein. Wenn wir heute, nachdem 10 Jahre seit Beendigung des Weltkrieges vergangen sind, die Fortschritte betrachten, die bereits auf dem Gebiete der Vereinheitlichung des Luftrechts gemacht wurden oder sich in dieser Richtung bewegen, so müssen wir unbedingt zugeben, dass bereits Grosses geleistet wurde.

Im August 1919 wurde im Haag unter deutscher Mitwirkung die International Air Traffic Association (Iata) gegründet, in der sich die Luftverkehrsunternehmungen fast aller europäischen Länder [1]), die einen Flugverkehrsbetrieb auf internationalen Linien betreiben, zusammenschlossen. Diese sog. Iata legte auf der Wiener Konferenz am 18. u. 19. Februar 1927 den sämtlichen in ihr zusammengeschlossenen Luftverkehrsunternehmungen einheitliche Beförderungsbedingungen sowohl für den Passagierluftverkehr als auch für den Luftfrachtverkehr vor. Diese Beförderungsbedingungen sind auf Grund eines Beschlusses der Konferenz auf sämtlichen von den Luftverkehrsunternehmungen

1) cf. das Verzeichnis der Länder und die Statuten der Iata bei Busse S. 380 ff.

der Iata beflogenen zwischenstaatlichen Strecken eingeführt worden. Das wichtige Gebiet der Haftpflicht ist in den Beförderungsbedingungen keiner Regelung unterzogen worden. Dagegen wird ein Haftungsausschluss einheitlich gegenüber Fluggästen und Aufgebern von Warensendungen für zulässig erklärt (Ziff. 9 Abs. 1 der allgemeinen Beförderungsbed.). Jedoch bleibt zu berücksichtigen, dass diese Beförderungsbed. keineswegs den Charakter einer rechtsverbindlichen Regelung haben, dass sie vielmehr nur — soweit nicht zwingende Gesetzesvorschriften der einzelnen Länder entgegenstehen — im Wege vertraglicher Vereinbarung zur Geltung gelangen können.

Auf der Pariser Konferenz im Jahre 1925 verhandelten die Vertreter einer grossen Anzahl Länder, darunter auch Deutschland, über den Entwurf einer Konvention betr. die Haftung des Luftfrachtführers. Der hier ausgearbeitete Entwurf eines Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Luftbeförderungen wurde den einzelnen Regierungen zur Annahme empfohlen. Auf derselben Konferenz wurde die Bildung eines internationalen Sachverständigenausschusses für die Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vorgeschlagen. Ein solcher Sachverständigenausschuss besteht seit 1926 unter den Namen Comité international technique d'experts juridiques aériens (Citeja). Der eben erwähnte Entwurf wurde von verschiedenen Länderregierungen, auch von der deutschen, als in seiner augenblicklichen Fassung für unannehmbar erklärt. Die weitere Bearbeitung des Entwurfs wurde daher der Citeja überwiesen, die ihn umarbeitete und ihn zusammen mit dem Entwurf eines Abkommens über die Beförderungspapiere als neuen Entwurf der Zweiten Warschauer Luftprivatkonferenz, die vom 4. bis 12. Okt. 1929 tagte, vorlegte. Diese Warschauer Konferenz, auf der neben Deutschland alle wichtigeren Staaten Europas vertreten waren, arbeiteten den Entwurf zu einem Uebereinkommen aus, das von 13 Staaten darunter von Deutschland, Oesterreich, Frankreich, England, Italien, Dänemark, Polen, Jugoslavien, der Schweiz und Luxemburg gezeichnet wurde [1]).

Das Uebereinkommen bezieht sich nur auf internationale Beförderungen, d. h. Beförderungen bei denen entweder der vereinbarte Abgangs- und Bestimmungsort in verschiedenen Vertragsstaaten liegt, oder bei denen dieser Ort zwar in einem Vertragsstaate liegt, aber eine Zwischenlandung in einem fremden Staate vorgesehen ist.

Die Frage der Haftpflicht regelt das Uebereinkommen nur insoweit, als es sich um die Haftung des Unternehmers gegenüber Reisenden und Aufgebern von Frachtgut handelt. Die Haftung gegenüber aussenstehenden Dritten und Angestellten

1) cf. hierzu und zu den folgenden Ausführungen Riese S. 3440 ff.

ist ungeregelt geblieben. Soweit die Haftpflichtfrage einer Regelung unterzogen wurde, ist man von den Grundsätzen der Erfolgs- und Gefährdehaftung abgegangen, hat vielmehr den Grundsatz der Verschuldenshaftung als massgebend anerkannt. Diese Verschuldenshaftung, die naturgemäss von vielen Seiten angegriffen, von anderer Seite stark verteidigt wurde, hat insofern eine kleine Verschärfung erfahren, als das Uebereinkommen die Beweislast dem Unternehmer auferlegt: er muss den Nachweis erbringen, dass ihn und seine Leute kein Verschulden an der Entstehung des Schadens trifft. Für die Beförderung von Gütern und Reisegepäck tritt aber wiederum eine Abschwächung der mitgeteilten Regelung ein, hier kann sich der Unternehmer von seiner Haftung durch den Nachweis befreien, dass der Schaden nur durch einen Navigationsfehler des Piloten oder durch fehlerhafte Lenkung oder Führung des Luftfahrzeugs entstanden ist.

Die Frage, welche Schäden als Luftverkehrsschäden anzusehen sind, ist dahin entschieden, dass dem Reisenden auf Grund des Uebereinkommens gehaftet wird, wenn der den Schaden verursachende Unfall sich an Bord des Luftfahrzeuges oder während des Ein- und Aussteigens ereignet hat. Für Gepäck oder Waren trifft den Unternehmer die Haftung, sofern das den Schaden verursachende Ereignis zu einer Zeit eintrat, in der sich das Gut unter der Obhut des Unternehmers befand.

Die Begrenzung der Haftung durch Haftungshöchstsummen, ihr Ausschluss oder ihre Milderung wurde wie folgt geregelt. Die Haftungshöchstsumme beträgt für jeden Reisenden 125000 ffrcs., für Reisegepäck oder Güter 250 ffrcs. pro Kilogramm und für Gegenstände eines Reisenden, die er unter seiner Obhut behält 5000 ffrcs. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, so kann je nach dem Grade der Schadensverursachung ein teilweiser oder völliger Ausschluss der Haftung eintreten. Ob dieser Ausschluss teilweise oder völlig ist, wird nach Massgabe des am Orte des angerufenen Gerichts geltenden Rechts ausgesprochen. Ueber die Zulässigkeit der Enthaftungsklausel enthält das Uebereinkommen in Art. 23 eine ausdrückliche Bestimmung, indem es hier solche Klauseln für unzulässig erklärt. Ob ausser der in dem Uebereinkommen geregelten Verschuldenshaftung der einzelne Ersatzberechtigte sich auf die in den Einzelstaaten geltende Deliktshaftung zur Verfolgung seines Anspruches berufen kann, hat das Uebereinkommen dahin entschieden, dass die in den Einzelstaaten geltenden Deliktshaftungen nur dann zur Anwendung gelangen können, wenn es sich um eine vorsätzliche oder grobfahrlässige Schädigung handelt. Damit sind die grundlegenden Bestimmungen des Warschauer Uebereinkommens abgeschlossen.

Auch die Internationale Handelskammer hat sich mit den Problemen beschäftigt, die der internationale Luftverkehr hervorgerufen hat. Insbesondere das Problem eines einheitlichen Haftpflichtrechts gegenüber aussenstehenden Personen ist durch diese Handelskammer behandelt worden. Ueber einen Entwurf ist man hierbei noch nicht hinausgekommen [1]). Wir ersehen aus den bisherigen Ausführungen, dass es an Ansätzen zur Vereinheitlichung des Luftrechts nicht fehlt. Insbesondere ist es das besprochene Warschauer Uebereinkommen, das uns der notwendigen Rechtsangleichung einen grossen Schritt näher gebracht hat. Noch sind zwar nicht alle auftauchenden Fragen einer Regelung unterzogen worden; trotzdem wäre es aber vollkommen verfehlt, wollte man der Warschauer Konferenz ihre Verdienste, die sie durch das Uebereinkommen erworben hat, absprechen. Dass das Uebereinkommen keine Dauerlösung sein will, spricht es selber dadurch aus, dass jeder Vertragsstaat das Recht hat, innerhalb zweier Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens die Einberufung einer neuen Konferenz zwecks Verbesserung der Bestimmungen zu veranlassen. Wenn wir das Warschauer Uebereinkommen kritisch betrachten, so zeigt sich, dass die Begrenzung der Haftung auf internationale Transporte im Sinne des Uebereinkommens der Vereinheitlichung des Luftprivatrechts wenig zuträglich ist, da sich immerhin die Möglichkeit ergibt, dass für Reisende und Güter eines Luftfahrzeuges einer internationalen Linie verschiedenes Recht gilt. Verschiedenes Recht insofern, als es von Bedeutung ist, ob der Reisende die ganze Fahrt mitmacht oder nur einen Teil und zwar einen Teil, der in einem und demselben Staate liegt. Für diesen Teil gilt das betr. Landesrecht, da es sich hier nicht mehr um eine internationale Beförderung im Sinne des Übereinkommens handelt. Diese Möglichkeit der Anwendung zweierlei Rechts ist eine Belastung der Luftverkehrsgesellschaften. Eine zufriedenstellende Lösung wird sich entweder dadurch herbeiführen lassen, dass die einzelnen Vertragsstaaten ihr innerstaatliches Luftrecht dem Übereinkommen angleichen oder dadurch, dass einer der Vertragsstaaten von dem Rechte, eine neue Konferenz zwecks Verbesserung der Bestimmungen zu berufen, Gebrauch macht und indem der betr. Staat vorschlägt, das Übereinkommen auf die gleichmässige Gestaltung des innerstaatlichen Rechts auszudehnen.

Die Citeja, die sich um das Warschauer Übereinkommen grosse Verdienste erworben hat, hat ihre Arbeiten nicht eingestellt. Sie wird auf dem vorbezeichneten Wege weiterschreiten und so die Stelle sein, durch die in langsamer aber stetiger Ausbildung das Weltluftrecht seinen Einzug halten wird.

1) Döring II S. 39.

Lebenslauf.

Ich bin am 6. Dezember 1905 in Schönau a. d. Katzbach als dritter Sohn des derzeitig in Graudenz wohnenden Sanitätsrats Dr. med. *Robert Kilkowski* und seiner Ehefrau Margarete geb. Treuchel geboren und evang. Konfession. Mein Abiturientenexamen habe ich am 14. Juni 1923 in Thorn am dortigen staatl. Gymnasium Deutsche Filiale bestanden. Nachdem ich von 1923 bis 1926 in Danzig bei der Speditionsfirma Johannes Ick tätig gewesen war, studierte ich vom Sommersemester 1926 ab in Marburg Rechtswissenschaft und bestand am 8. Juni 1929 beim Oberlandesgericht Kassel meine erste juristische Staatsprüfung. Das mündliche Doktorexamen bestand ich am 27. Mai 1930.